2013 Rapport annuel

L'AMT facilite vos déplacements.

Notre mission : accroître les services de transport collectif afin d'améliorer l'efficacité des déplacements des personnes dans la région métropolitaine de Montréal.

VISION 2020

AXE 1 Des déplacements simplifiés pour la clientèle

AXE 2 Des transports collectifs pour une meilleure qualité de vie

AXE 3 Un réseau métropolitain rapide et multimodal

SAINE GESTION DES FONDS PUBLICS ET DÉFIS FINANCIERS POUR L'AMT

2013 a été une très belle année sur le plan de l'avancement et de la réalisation de projets, mais elle a aussi mis en lumière la situation financière délicate dans laquelle se retrouve l'AMT, à l'instar de tous ses partenaires en transport collectif.

UNE GESTION RIGOUREUSE ET DES CHOIX DIFFICILES ▶ Nous sensibilisons les instances gouvernementales depuis plusieurs années sur l'importance de revoir le cadre financier du transport collectif métropolitain. Plus nous menons à bien des projets, plus nous offrons de services, plus ils viennent peser financièrement sur nos coûts d'exploitation. Dans sa structure financière actuelle, le transport collectif ne s'autofinance jamais, et la portion à la charge de l'AMT augmente donc à chaque ajout de service. Cela crée une pression financière sur l'AMT.

D'ailleurs, pour arriver à équilibrer notre budget 2014, nous avons dû faire des choix difficiles : pour la première fois en 17 ans d'existence, nous avons été dans l'obligation d'appliquer d'importantes compressions d'effectifs, de l'ordre de 5 %, et de réduire les coûts d'exploitation anticipés de plus de 20,0 M$. Un tour de force, car le service augmente de près de 20 %, avec 6 départs de plus chaque jour de semaine, et 12 départs le samedi et le dimanche sur la ligne de trains de banlieue Saint-Jérôme, et la mise en service du Train de l'Est. La situation financière demeure fragile : en 2015, la question du cadre financier métropolitain reste entière. Il faut sans tarder donner à la région métropolitaine les moyens des ambitions que nous avons pour elle.

DES PROJETS EN MARCHE ▶ Le Train de l'Est est sans conteste le projet-phare de 2013 : fin décembre, les travaux de construction étaient achevés à 83,2 % (67,9 % pour le tronçon Montréal et 94,7 % sur le tronçon Nord). Les premiers essais ont débuté ce printemps et nous attendons avec impatience nos premiers clients d'ici la fin de l'automne.

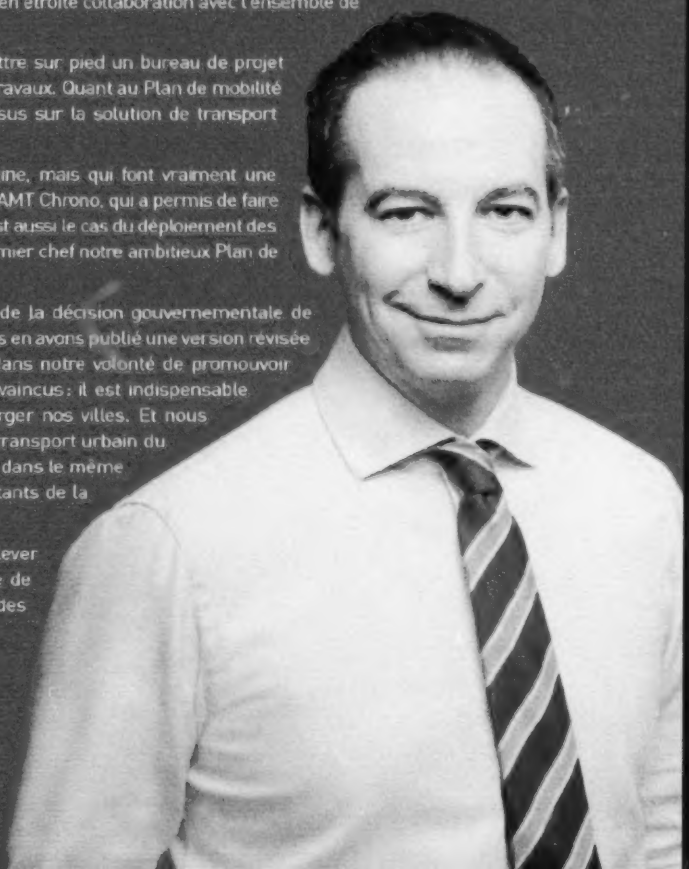
Deux nouveaux mandats importants nous ont été confiés. Concernant le métro, le dossier de planification stratégique a été déposé en juin et le prolongement de la ligne bleue a été déclaré prioritaire en septembre ; depuis le début de 2014, nous avons attribué un contrat d'assistance à la maîtrise d'ouvrage, nous avons émis une première série de réserves foncières et nous avons amorcé les études géotechniques. Le gouvernement du Québec a fait le choix du SLR comme mode de transport collectif sur le nouveau pont Champlain. Depuis, nous avons octroyé un mandat d'assistance à la maîtrise d'ouvrage en juin ; le bureau de projet du SLR étudie actuellement le trajet optimal du SLR sur toute sa longueur, en particulier les deux tracés possibles à l'entrée du centre-ville de Montréal, qui pourra se faire en structure élevée ou en tunnel. Dans ces dossiers, nous travaillons en étroite collaboration avec l'ensemble de nos partenaires.

Nous venons d'entériner une entente avec la Ville de Montréal pour mettre sur pied un bureau de projet conjoint pour le SRB Pie-IX afin de nous assurer de bien coordonner nos travaux. Quant au Plan de mobilité de l'Ouest, les séances de travail vont bon train pour définir un consensus sur la solution de transport collectif à privilégier.

Nous ne négligeons pas pour autant les dossiers de moins longue haleine, mais qui font vraiment une différence dans le quotidien de nos clients. C'est le cas de notre application AMT Chrono, qui a permis de faire un bond qualitatif dans l'information en temps réel fournie à nos clients ; c'est aussi le cas du déploiement des mesures tarifaires menées dans le cadre de Mobilité Montréal, avec au premier chef notre ambitieux Plan de déploiement 2013-2015 de voies réservées métropolitaines.

POUR UNE MOBILITÉ URBAINE RESPONSABLE ▶ En 2013, à la suite de la décision gouvernementale de prolonger de deux ans notre Plan d'action de développement durable, nous en avons publié une version révisée et augmentée, qui sert de trame à toutes nos actions, en particulier dans notre volonté de promouvoir une mobilité urbaine toujours plus responsable. Nous en sommes convaincus : il est indispensable d'investir dans les transports collectifs, la voie d'avenir pour désengorger nos villes. Et nous ne sommes pas les seuls : dans un récent sondage de l'Association du transport urbain du Québec, 88 % des répondants, qu'ils soient clients ou non, s'exprimaient dans le même sens. Un chiffre qui atteint même les 90 %, quand on interroge les habitants de la région métropolitaine.

Notre plan de travail à tous est donc clair : ensemble, nous devons relever le défi de travailler avec engagement, intégrité et conviction pour faire de la région métropolitaine la référence nord-américaine dans le domaine des transports collectifs. L'AMT, pour sa part, s'y engage.



Nicolas Girard

Nicolas Girard
Président-directeur général

SOMMAIRE

MOBILITÉ URBAINE 2013

ACHALANDAGE 6

INDICATEURS DE PERFORMANCE 7

ACTIFS DE L'AMT 8

DÉVELOPPEMENT DURABLE 2013

LUTTE À LA CONGESTION ROUTIÈRE 10

EN VILLE, SANS MA VOITURE 11

PLAN D'ACTION DE DÉVELOPPEMENT DURABLE 2008-2015 12

AXE 1 | DES DÉPLACEMENTS SIMPLIFIÉS POUR LA CLIENTÈLE

AMÉLIORER L'ACCÈS AUX RÉSEAUX DE TRANSPORT COLLECTIF

TRANSFERT MODAL : covoiturage AMT, stationnements tarifés, stationnements incitatifs 15

TRANSPORTS ACTIFS : vélostation, supports à vélo 16

ACCESSIBILITÉ : consultation du milieu associatif, accessibilité de l'information 16

TRANSPORT ADAPTÉ : programme d'aide métropolitaine au transport adapté 16

HARMONISER LA QUALITÉ DE SERVICE

QUALITÉ DE SERVICE

Expérience client : à l'écoute de la clientèle, conseil-client, clients-mystères, centre de renseignements, satisfaction de la clientèle, gestion optimisée du matériel roulant 17

Communications : consultations publiques, rencontres avec les partenaires et élus, colloques et conférences, congrès UITP 2017 à Montréal, Mercredis de l'AMT, publications 18

Information en continu : AMT Chrono, nouvelle ligne téléphonique, Alerte-train, calculateur de trajets, site Web 19

Numérique : médias sociaux 20

SÉCURITÉ ET RESPECT DE LA RÉGLEMENTATION : inspecteurs AMT, civisme, voies réservées 20

MIEUX ADAPTER LES TARIFS AUX BESOINS DES CLIENTS

AMÉLIORATION TARIFAIRE : abonnements OPUS+, OPUS+ à l'essai, carte OPUS, billetteries, escapades en train, faites de l'air 21

AXE 2 | DES TRANSPORTS COLLECTIFS POUR UNE MEILLEURE QUALITÉ DE VIE

ÉLECTRIFIER LE RÉSEAU DE TRANSPORT COLLECTIF

ENGAGEMENTS MAJEURS AMT : prolongement de métro, SLR sur le futur pont Champlain 23

ÉLECTRIFICATION DU RÉSEAU DE TRAINS DE BANLIEUE : ligne Deux-Montagnes, Train de l'Est, locomotives bimodes 24

ÉNERGIE VERTE : circuit électrique 24

ORIENTER LE DÉVELOPPEMENT URBAIN SUR LE TRANSPORT COLLECTIF

AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE : mobilier urbain, vélostation 25

AXE 3 | UN RÉSEAU MÉTROPOLITAIN RAPIDE ET MULTIMODAL

COMITÉS D'AXE : axe A-15, axe Taschereau-Route 132, axe A-19 27

MÉTRO : prolongement du réseau 28

MODE GUIDÉ : SLR sur le nouveau pont Champlain 29

AUTOBUS

Axes de transport : voies réservées métropolitaines, SRB Pie-IX 30

Rabattement par autobus : terminus Centre-ville, gare d'autocars de Montréal 31

TRAINS DE BANLIEUE

Services : Train de l'Est, Plan de mobilité de l'Ouest 32

Matériel roulant : déploiement des voitures 700, centres d'entretien 34

Infrastructures : infrastructures CP, gare Longueuil–Saint-Hubert, gare du Canal, capacité du tunnel Mont-Royal 36

GOUVERNANCE 2013

MANDATS, TERRITOIRE, PARTENAIRES 39

CONSEIL D'ADMINISTRATION 40

ÉQUIPE DE DIRECTION 41

ACCÈS AUX DOCUMENTS ET PROTECTION DES RENSEIGNEMENTS PERSONNELS 42

GESTION DES ACTIVITÉS 42

RESSOURCES HUMAINES : Loi sur l'égalité en emploi, effectifs, mobilisation, communication interne, ligne de signalement 42

RESPONSABILITÉ SOCIALE 43

PRIX EN 2013 43

FINANCES 2013

RÉSULTATS : fonds d'exploitations, fonds d'immobilisations 45

ÉTAT DE LA SITUATION FINANCIÈRE : actifs financiers, passifs, actifs non financiers 46

RÉSERVE PORTANT SUR L'APPLICATION DU CHAPITRE SP 3410 – PAIEMENTS DE TRANSFERT 47

LOI 100 48

TARIFICATION 48

ÉTATS FINANCIERS 2013 49

MOBILITÉ URBAINE 2013

ACHALANDAGE MÉTROPOLITAIN : + 1,4 % EN 2013

Une fois encore, 2013 vient confirmer la hausse de l'achalandage métropolitain observée depuis 1996 : l'augmentation se chiffre à 1,4 %, soit quelque 7 millions de déplacements annuels de plus effectués en transport collectif. Preuve s'il en est besoin que la mobilité durable est désormais bien ancrée dans les choix des résidents de la région métropolitaine de Montréal.

TRAINS DE BANLIEUE En 2013, nos cinq lignes en service ont enregistré près de 17,6 millions de déplacements, soit une hausse de 0,7 % par rapport à 2012. La hausse la plus forte (+6,8 %) a été enregistrée sur la ligne Saint-Jérôme, en lien direct avec l'accroissement du service effectif depuis l'été, avec 6 départs de plus chaque jour de semaine, et 12 départs le samedi et le dimanche. Elle est suivie par la ligne Candiac (+5,7 %) et par la ligne Mont-Saint-Hilaire (+1,8 %). Les deux dernières ont enregistré une légère baisse : Deux-Montagnes (-1,5 %) et Vaudreuil-Hudson (-0,6 %). En 2013, la qualité du service sur ces deux lignes a été affectée par les problèmes d'infrastructures rencontrés par les opérateurs, à savoir le CN et le CP, qui ont procédé à certains travaux de consolidation du réseau. Le taux de ponctualité global des trains de banlieue est cependant de 94,6 %, approchant l'objectif fixé à 95 %.

AUTOBUS EXPRESS MÉTROPOLITAINS En 2013, l'Express Chevrier a enregistré près de 1,6 million de déplacements, en hausse de 0,5 % par rapport à 2012. La tendance d'achalandage observée cette année démontre que le bassin de clientèle naturelle est sans doute atteint.

VOIES RÉSERVÉES En 2013, plus de 25 millions de déplacements ont été effectués dans la région métropolitaine sur les quelque 85 km de voies réservées. Plus de 160 lignes d'autobus circulent quotidiennement sur nos voies réservées métropolitaines, ce qui offre un service plus performant aux près de 112 800 usagers qui les fréquentent aux heures de pointe.

TERMINUS MÉTROPOLITAINS En 2013, les 16 terminus métropolitains ont enregistré plus de 75 millions de passages (+3,1 % par rapport à 2012).

PORTRAIT DE LA MOBILITÉ DES PERSONNES

Les enquêtes Origine-Destination (OD) représentent la principale source d'information sur les habitudes de déplacements des personnes. Elles sont réalisées dans la région métropolitaine de Montréal environ tous les cinq ans depuis 1970.

La plus récente enquête OD a été réalisée à l'automne 2013, en collaboration avec l'AQTIM, la CMM, le RTL, le STL, la STM, le MTQ et le SRM. De septembre à décembre 2013, quelque 80 000 ménages de la région métropolitaine – soit environ 190 000 personnes – ont participé à cette enquête. Les résultats seront publiés en 2015.

En bref ▶ 10e édition en 2013, enquête OD la plus grande jamais réalisée à ce jour, plusieurs premières, dont un échantillon cellulaire et une collecte de données via le Web – Période de réalisation : du 5 septembre au 21 décembre 2013

ACHALANDAGE DES RÉSEAUX DES ORGANISMES DE TRANSPORT DE LA RÉGION MÉTROPOLITAINE

INDICATEURS DE PERFORMANCE 2013

RÉSEAU DE TRAINS DE BANLIEUE

ACHALANDAGE	QUOTIDIEN MOYEN		ANNUEL		%	DÉPARTS VERS MTL		DÉPARTS DE MTL		PONCTUALITÉ	
LIGNES	2012	2013	2012	2013	2013/12	2012	2013	2012	2013	2012	2013
Deux-Montagnes	31 700	31 200	7 864 800	7 744 800	-1,5%	25	25	24	24	97,5%	94,8%
Vaudreuil-Hudson	16 800	16 400	3 869 500	3 845 300	-0,6%	13	13	14	14	94,4%	92,2%
Saint-Jérôme	11 400	12 600	2 482 700	2 652 400	6,8%	10	13	10	13	96,3%	96,1%
Mont-Saint-Hilaire	9 500	9 900	2 233 600	2 272 900	1,8%	7	7	7	7	97,8%	98,2%
Candiac	4 500	4 800	996 100	1 053 100	5,7%	9	9	9	9	94,9%	95,4%
TOTAL	**73 900**	**74 900**	**17 446 700**	**17 568 500**	**0,7%**	**64**	**67**	**64**	**67**	**96,3%**	**96,6%**

INFRASTRUCTURES	TRAJET (km)		GARES		STATIONNEMENTS		PLACES VOITURES[2]		OCCUPATIONS (%)	
LIGNES	2012	2013	2012	2013	2012	2013	2012	2013	2012	2013
Deux-Montagnes	29,9	29,9	12	12	8	8	6041	5 958	91%	92%
Vaudreuil-Hudson	51,2	51,2	18	18	14	14	3789	3 189	74%	82%
Saint-Jérôme	62,8	62,8	10 (+3)[1]	10 (+3)[1]	6	7	3487	3 349	76%	81%
Mont-Saint-Hilaire	34,9	34,9	6 (+1)[1]	6 (+1)[1]	6	6	3258	3 520	78%	75%
Candiac	25,6	25,6	5 (+3)[1]	5 (+3)[1]	4	4	1761	1 449	58%	69%
TOTAL	**204,4**	**204,4**	**51**	**51**	**38**	**39**	**18176**	**17 465**	**79%**	**83%**

FINANCES[3]	COÛTS D'EXPLOITATION ($)		RECETTES USAGERS ($)		AUTOFINANCEMENT (%)	
LIGNES	2012	2013	2012	2013	2012	2013
Deux-Montagnes	40 951 000	42 081 000	21 116 000	21 698 000	51,56	51,56
Vaudreuil-Hudson	36 290 000	37 544 000	11 374 000	11 785 000	31,34	31,39
Saint-Jérôme	22 459 000	26 398 000	9 935 000	11 033 000	44,24	41,79
Mont-Saint-Hilaire	19 380 000	22 374 000	8 365 000	8 864 000	43,16	39,62
Candiac	10 459 000	11 320 000	3 512 000	3 959 000	33,58	34,09
TOTAL	**129 539 000**	**139 717 000**	**54 302 000**	**57 239 000**	**41,92**	**40,97**

1. Gares communes aux lignes Vaudreuil-Hudson, Saint-Jérôme et Candiac
2. Gare commune aux lignes Deux-Montagnes et Mont-Saint-Hilaire
3. Un inventaire complet de nos équipements a été effectué en 2013, ce qui explique les variations par rapport à 2012.
4. Données non auditées, en date du 29 avril 2014

RÉSEAU DE TRANSPORT MÉTROPOLITAIN PAR AUTOBUS

ACHALANDAGE	QUOTIDIEN MOYEN		ANNUEL		%
	2012	2013	2012	2013	2013/12
Express Chevrier	6 700	6 330	1 569 200	1 577 400	0,5%
Voies réservées	110 600	112 800	25 588 600	25 003 900	-2,3%
Terminus	273 100	282 300	72 845 800	75 078 300	3,1%
Stationnements	11 930	12 350	2 820 300	2 884 600	2,3%

INFRASTRUCTURES	NOMBRE		KM		QUAIS		PLACES		OCCUPATION (%)	
	2012	2013	2012	2013	2012	2013	2012	2013	2012	2013
Voies réservées[1]	-	-	86,2	84,7	-	-	-	-	-	-
Terminus	16	16	-	-	225	225	-	-	-	-
Stationnements[1]	25	25	-	-	-	-	14 454	14 044	80%	79%

FINANCES[2]	COÛTS D'EXPLOITATION ($)		RECETTES USAGERS ($)		AUTOFINANCEMENT (%)	
	2012	2013	2012	2013	2012	2013
Express Chevrier	5 012 000	4 857 000	3 595 000	3 604 000	71,73	74,20

COÛTS UNITAIRES ($)	/ PASSAGERS		/ VOITURE		/ PLACES ANNÉE		/ KM		/ QUAI		COÛTS ANNUELS ($)	
	2012	2013	2012	2013	2012	2013	2012	2013	2012	2013	2012	2013
Voies réservées	0,10	0,10	-	-	-	-	28 225	29 894	-	-	2 433 000	2 537 000
Terminus	0,16	0,17	-	-	-	-	-	-	53 316	55 520	11 996 000	12 492 000
Stationnements	-	-	0,52	0,88	101,70	100,65	-	-	-	-	1 470 000	2 537 000

1. Un inventaire complet de nos équipements a été effectué en 2013, ce qui explique les variations par rapport à 2012.
2. Données non auditées, en date du 29 avril 2014

ACTIFS DE L'AMT

RÉSEAU DE TRAINS DE BANLIEUE

RÉSEAU DE TRAINS DE BANLIEUE	GARES	STATIONNEMENTS INCITATIFS			ACHALANDAGE	
LIGNES		STATIONNEMENTS 2013	PLACES VÉLOS 2013	PLACES AUTOS 2013	RÉSULTATS 2013	VARIATION 2013/2012
Deux-Montagnes	12	8	477	5 958	7 744 800	-1,5%
Vaudreuil-Hudson	18	14	547	3 189	3 845 300	-0,6%
Saint-Jérôme	10+3[1]	7	284	3 369	2 652 400	6,8%
Mont-Saint-Hilaire	6+1[1]	4	343	3 520	2 272 900	1,8%
Candiac	5+3[1]	4	136	1 449	1 053 100	5,7%
GRAND TOTAL	**51**	**39**	**1 807**	**17 465**	**17 568 600**	**0,7%**

LIGNES DE TRAINS DE BANLIEUE	STATIONNEMENTS INCITATIFS				ACHALANDAGE GARES	
DEUX-MONTAGNES	PLACES VÉLOS 2013	PLACES AUTOS 2013	ACHALANDAGE AUTOS 2013	TAUX D'OCCUPATION RÉS. 2013	RÉSULTATS 2013	VARIATION 2013/2012
Deux-Montagnes	246	1 256	298 380	95%	1 632 000	4,2%
Grand-Moulin	44	304	72 600	95%	473 700	-2,3%
Sainte-Dorothée	21	1 101	251 400	91%	1 020 200	0,8%
Île-Bigras	15	65	16 400	100%	158 900	-2,3%
Roxboro-Pierrefonds	47	912	219 200	96%	1 391 500	-4,6%
Sunnybrooke	28	515	126 300	98%	806 000	3,1%
Bois-Franc	21	742	176 380	95%	826 100	0,2%
Du Ruisseau	21	1 063	215 500	81%	717 400	3,5%
Montpellier	13	-	-	-	668 800	0,1%
Mont-Royal	7	-	-	-	578 300	-4,0%
Canora	14	-	-	-	467 000	3,2%
Gare Centrale[2]	-	-	-	-	6 749 800	-2,0%
TOTAL	**477**	**5 958**	**1 376 000**	**92%**	**15 489 700**	**-1,5%**
VAUDREUIL-HUDSON						
Hudson	7	47	4 500	38%	21 000	-13,6%
Vaudreuil	54	594	142 800	96%	457 000	5,7%
Dorion	31	103	18 100	70%	170 200	-2,6%
Pincourt-Terrasse-Vaudreuil	27	175	43 800	100%	229 400	3,7%
Île-Perrot	36	272	57 300	84%	235 300	-2,0%
Sainte-Anne-de-Bellevue	14	287	48 300	47%	184 100	2,0%
Baie-d'Urfé	15	72	12 400	69%	90 700	4,2%
Beaurepaire	30	41	6 900	67%	181 900	-7,4%
Beaconsfield	86	452	110 300	97%	736 000	-5,6%
Cedar Park	49	28	6 800	97%	220 200	0,5%
Pointe-Claire	61	589	94 600	64%	392 200	3,9%
Valois	46	145	26 800	74%	271 400	-4,9%
Pine Beach	30	-	-	-	152 800	2,4%
Dorval	32	372	84 300	90%	259 700	-1,5%
Lachine	14	-	-	-	277 000	4,4%
Montréal-Ouest[1]	15	12	2 800	93%	498 600	2,0%
Vendôme[1]	-	-	-	-	1 368 700	-2,4%
Lucien-L'Allier[1]	-	-	-	-	1 944 300	-0,3%
TOTAL	**547**	**3 189**	**659 700**	**82%**	**7 690 500**	**-0,6%**
SAINT-JÉRÔME						
Saint-Jérôme	30	568	119 200	84%	346 000	10,7%
Blainville	36	576	118 700	82%	407 700	2,7%
Sainte-Thérèse	55	680	148 800	87%	596 900	0,2%
Rosemère	43	382	78 100	81%	446 700	0,2%
Sainte-Rose	46	713	127 800	71%	454 100	14,4%
Vimont	14	328	65 000	79%	260 500	17,1%
De la Concorde	53	102	24 200	95%	771 500	7,6%
Bois-de-Boulogne	7	-	-	-	153 600	14,0%
Chabanel	-	-	-	-	91 700	10,9%
Parc	-	-	-	-	965 600	8,7%
Montréal-Ouest[1]	-	-	-	-	129 500	23,7%
Vendôme[1]	-	-	-	-	181 300	0,9%
Lucien-L'Allier[1]	-	-	-	-	499 700	2,4%
TOTAL	**284**	**3 369**	**681 800**	**81%**	**5 304 900**	**6,8%**
MONT-SAINT-HILAIRE						
Mont-Saint-Hilaire	37	837	155 400	74%	500 800	2,2%
McMasterville	90	723	88 700	49%	331 400	-3,3%
Saint-Basile-le-Grand	148	444	100 700	90%	403 300	2,4%
Saint-Bruno	35	548	112 900	82%	312 600	-3,1%
Longueuil-Saint-Hubert	30	600	87 300	79%	343 600	7,4%
Saint-Lambert	23	368	90 100	98%	390 000	4,5%
Gare Centrale[2]	-	-	-	-	2 264 200	1,8%
TOTAL	**363**	**3 520**	**635 100**	**75%**	**4 545 900**	**1,8%**
CANDIAC						
Candiac	7	343	45 000	52%	125 600	11,2%
Delson	7	106	12 500	47%	70 900	-1,7%
Saint-Constant	47	331	67 800	82%	344 200	12,1%
Sainte-Catherine	63	669	133 200	73%	469 600	-1,1%
LaSalle	12	-	-	-	108 300	4,1%
Montréal-Ouest[1]	-	-	-	-	101 900	25,2%
Vendôme[1]	-	-	-	-	478 700	7,6%
Lucien-L'Allier[1]	-	-	-	-	506 900	4,7%
TOTAL	**136**	**1 449**	**258 500**	**69%**	**2 106 100**	**5,7%**
GRAND TOTAL – TRAINS DE BANLIEUE	**1 807**	**17 465**	**3 611 100**	**83%**	**35 137 100**	**0,7%**

GRAND TOTAL – STATIONNEMENTS INCITATIFS (TRAINS DE BANLIEUE ET RTMA)

1 Gares communes aux lignes Vaudreuil-Hudson, Saint-Jérôme et Candiac. 2 Gare commune aux lignes Deux-Montagnes et Mont-Saint-Hilaire.

RÉSEAU DE TRANSPORT MÉTROPOLITAIN PAR AUTOBUS

EXPRESS MÉTROPOLITAINS	ARRÊTS	STATIONNEMENTS INCITATIFS			ACHALANDAGE	
		STATIONNEMENTS 2013	PLACES VÉLOS 2013	PLACES AUTOS 2013	RÉSULTATS 2013	VARIATION 2013/2012
Express Chevrier	3	1	74	2 313	1 577 400	0,5 %
TOTAL	**3**	**1**	**74**	**2 313**	**1 577 400**	**0,5 %**

TERMINUS MÉTROPOLITAINS	AUTOBUS		ACHALANDAGE	
	RÉSEAUX	LIGNES	RÉSULTATS 2013	VARIATION 2013/2012
Angrignon	4	23	6 580 900	-0,1 %
Cartier	2	23	4 971 600	3,8 %
Centre-ville	10	64	12 196 200	-2,2 %
Côte-Vertu	3	27	13 263 100	0,1 %
De Montarville	2	10	232 000	-6,5 %
Henri-Bourassa Nord	2	7	679 800	-12,9 %
Henri-Bourassa Sud	1	15	6 105 700	11,0 %
Le Carrefour	2	12	500 900	-0,8 %
Longueuil	7	68	13 268 400	-8,2 %
Montmorency	3	19	6 366 000	16,1 %
Panama	5	46	2 203 600	-6,8 %
Radisson	6	18	4 468 600	10,1 %
Repentigny	2	9	464 000	16,1 %
Saint-Eustache	1	8	543 700	61,0 %
Sainte-Thérèse	2	14	924 400	5,7 %
Terrebonne	2	23	2 309 400	22,0 %
TOTAL	–	**386**	**75 078 300**	**3,1 %**

AXES MÉTROPOLITAINS	MESURES PRÉFÉRENTIELLES	VOIES RÉSERVÉES (km)	
		POINTE DU MATIN	POINTE DU SOIR
A10/Pont Champlain/A-Bonaventure/TCV	oui	14,6	15,1
A20/Accès Tellier	–	1,4	1,4
A25	–	3,7	6,0
Accès Taschereau	–	0,4	–
Concorde/Notre-Dame	–	1,7	1,5
Côte-des-Neiges	–	4,9	5,0
Henri-Bourassa	–	9,7	10,1
Le Carrefour/Côte-Vertu	oui	6,0	4,8
Newman	–	2,9	2,7
Parc	oui	3,6	3,3
Pie-IX	–	8,5	8,2
Pont Viau/Des Laurentides	oui	2,4	1,4
Pont Victoria/Des Irlandais	–	0,2	0,1
R116	–	1,3	1,4
R125/ Pie-IX (Laval)	oui	0,9	0,9
R132/Montbrun	–	1,5	–
René-Lévesque/Notre-Dame	oui	6,7	6,7
Saint-Charles/Riverside/Lafayette	oui	1,3	0,4
Saint-Jean-Baptiste/R132-138/Accès Mercier	oui	6,5	0,1
Sherbrooke Est	–	2,2	2,4
Taschereau	oui	4,6	4,6
TOTAL		**84,7**	**76,0**

STATIONNEMENTS INCITATIFS[3]				ACHALANDAGE AUTO	
	PLACES VÉLOS 2013	PLACES AUTOS 2013	TAUX D'OCCUPATION RÉS. 2013	RÉSULTATS 2013	VARIATION 2013/2012
Angrignon	91	733	61 %	112 000	-5,2 %
Beauharnois	–	50	27 %	3 400	-26,1 %
Chevrier	74	2313	91 %	529 500	-0,4 %
Cartier	71	596	95 %	142 800	-1,4 %
Chambly	15	452	97 %	102 200	16,5 %
Châteauguay	15	499	93 %	116 200	14,6 %
De Montarville	35	307	90 %	69 600	-3,9 %
De Mortagne	15	125	20 %	6 300	-6,0 %
Église Saint-Sylvain[4]	–	–	12 %	2 000	–
Georges-Gagné	14	432	87 %	93 800	-2,6 %
La Prairie	7	567	90 %	127 600	-1,2 %
Le Carrefour	37	226	28 %	15 700	2,6 %
Longueuil	376	1 770	59 %	339 200	2,8 %
Mercier	–	33	87 %	7 200	-6,5 %
Montmorency	267	1327	91 %	302 400	4,4 %
Namur	14	428	94 %	100 500	-2,6 %
Panama	115	948	97 %	229 800	-3,1 %
Radisson	38	525	98 %	128 800	-2,1 %
Repentigny	14	291	86 %	62 900	8,4 %
Seigneurial	7	125	51 %	15 900	13,6 %
Saint-Eustache	45	20	74 %	3 700	-5,1 %
Sainte-Julie	52	468	83 %	76 000	35,2 %
Saint-Martin	7	294	5 %	3 400	–
Sherbrooke	–	250	61 %	38 200	3,0 %
Terrebonne	63	1 265	80 %	255 300	4,9 %
TOTAL	**1 364**	**14 044**	**79 %**	**2 884 400**	**2,3 %**
	3 171	**31 509**	**81 %**	**6 495 700**	**2,1 %**

3. Un inventaire complet de nos équipements a été effectué en 2013, ce qui explique les variations par rapport à 2012. 4. Fermé en date du 18 novembre 2012.

LUTTE À LA CONGESTION ROUTIÈRE
Les partenaires font converger leurs actions.

MOBILITÉ MONTRÉAL CHACUN FAIT PARTIE DE LA SOLUTION

Pour une 3e année, nous avons participé activement au programme Mobilité Montréal, qui vise à contrer les effets des grands chantiers routiers sur la circulation dans la région métropolitaine de Montréal. Piloté par le Comité sur la mobilité des personnes et des biens, cette troisième phase a une fois de plus été financée entièrement par le ministère des Transports du Québec (MTQ).

AJOUT DE DÉPARTS

- **Rabattement par autobus à la gare Candiac** ▶ 6 départs par jour (3 en pointe du matin et 3 en pointe du soir). Mise en service : juillet 2013.
- **Service additionnel Urbis vers Radisson** ▶ 20 départs de plus par jour en semaine. Mise en service : août 2013.
- **Ligne Candiac** ▶ Maintien des 6 départs supplémentaires mis en place en 2011.

STATIONNEMENTS INCITATIFS

- **Stationnement Sainte-Julie** ▶ Ajout de 237 places. Mise en service : janvier et octobre 2013.
- **Stationnement Chambly** ▶ Ajout de 43 places. Mise en service : septembre 2013.
- **Stationnement de la gare Saint-Jérôme** ▶ Ajout de 152 places. Mise en service : janvier 2014.

VÉLOS

- **Supports à vélo** ▶ Ajout et remplacement de 91 places. Mise en service : automne 2013.

MESURES TARIFAIRES ET PROMOTIONNELLES

- **OPUS à l'essai : offre de titres gratuits** ▶ Environ 235 000 feuillets promotionnels distribués | Près de 65 000 cartes OPUS (offrant 10 titres gratuits) réclamées et utilisées à plus de 75 % | Plus de 1 750 nouveaux abonnés.
- **En ville sans ma voiture : offre de titres gratuits** ▶ Près de 75 000 feuillets promotionnels distribués | Près de 42 000 cartes Solo (offrant deux titres gratuits) réclamées et utilisées à 52 %.
- **Abonnement OPUS+ : offre pour nouveaux abonnés** ▶ 12 titres pour le prix de 10 : plus de 8 500 nouveaux abonnés.
- **Abonnement OPUS+ entreprise : offre pour nouveaux abonnés** ▶ 12 titres pour le prix de 10 : près de 40 nouveaux employeurs participants et plus de 1 750 nouveaux abonnés.
- **OPUS+ et OPUS+ entreprise : rétention des abonnés** ▶ Congé de hausse tarifaire en 2014 : plus de 28 000 abonnés concernés | Clé BIXI et premier essai gratuit : près de 530 clés commandées et près de 1 110 déplacements effectués | Offre de référencement : 12 titres pour le prix de 10 pour les abonnés prenant en charge l'abonnement d'un proche (plus de 220 adhésions à cette offre famille).

EN COURS

- **Ligne Candiac** ▶ Nouvelle gare du Canal (Lachine-Victoria).
- **Terminus Centre-ville** ▶ Location et aménagement d'un site temporaire.

PONT CHAMPLAIN

À l'automne 2013, l'état du pont a nécessité la fermeture d'une voie. En conséquence, en collaboration étroite avec Mobilité Montréal, les services de transport collectif ont été réorganisés pour tenir compte des contraintes sur le plan de la sécurité et de la fluidité de la circulation : la voie réservée en pointe du matin vers Montréal a été suspendue, mais maintenue en pointe du soir vers la Rive-Sud ; plusieurs lignes d'autobus ont été temporairement détournées vers le terminus Longueuil ; une campagne OPUS à l'essai s'est déroulée près des grands axes routiers.

EN VILLE SANS MA VOITURE

Les citoyens se réapproprient la rue.

Réunissant un grand nombre de partenaires, la 11e édition de l'événement s'est tenue le 20 septembre au cœur de Montréal, au square Victoria, périmètre fermé à la circulation et transformé en un espace de vie citoyen, le temps de 24 heures : maquillage de places de stationnement, tournoi de hockey de rue, essai de vélos électriques, concert en plein air, animations musicales, les activités ne manquaient pas…

RETOUR AU CENTRE-VILLE L'édition 2012 s'était déplacée dans le Vieux-Port de Montréal, plus approprié pour un événement de fin de semaine. Pour 2013, l'événement s'est à nouveau tenu au centre-ville, au square Victoria, un site de choix pour accueillir les activités programmées.

PARK(ING) DAY MONTRÉAL Au cours de cette 2e édition, réalisée en collaboration avec les Conseils régionaux de l'environnement (CRE) de Montréal, de Laval, de la Montérégie et des Laurentides, 130 organismes participants ont transformé 265 places de stationnement en espaces ludiques ou en œuvres d'art temporaires, sur l'île de Montréal et ses couronnes. Une trentaine de places étaient maquillées au square Victoria.

ARBRE CITOYEN Pour symboliser les effets néfastes de l'utilisation abusive de l'automobile sur la qualité de vie urbaine, Belo, un artiste multidisciplinaire, a illustré un arbre de près de 23 m sur le pavé d'un stationnement du centre-ville. Selon l'artiste, les branches de l'arbre sans feuilles exposent un espace aride, sec, infertile, destiné à l'automobiliste ; le feuillage, constitué de 100 000 cartes OPUS recyclées, symbolise la vie et évoque tous les bienfaits qui sont associés à la présence de l'arbre dans la ville ; et chaque feuille représente un individu ayant choisi le transport collectif et qui, par ce geste, permet à l'arbre de reprendre sa place dans le paysage urbain.

ART DE RUE L'artiste Roadsworth, spécialiste des arts de la rue, a réalisé plusieurs œuvres dans l'espace public, en plus d'avoir réalisé le concept visuel de la campagne.

SPECTACLE MUSICAL DU PORTE-PAROLE À midi, le 20 septembre, Louis-Jean Cormier a donné un spectacle musical qui a été l'événement rassembleur de cette journée de festivités. Adepte des transports collectifs et du covoiturage, le chanteur a également agi comme porte-parole de l'événement.

TITRES DE TRANSPORT COLLECTIF Dans le cadre de Mobilité Montréal, près de 42 000 cartes (chargées de deux passages de transport collectif) ont été offertes gratuitement.

DÉCENTRALISATION En tout, durant la semaine de la mobilité, 17 arrondissements de Montréal et 14 municipalités de la région métropolitaine ont pris part aux festivités en fermant un tronçon de rue à la circulation automobile ou en organisant une activité sous le thème des transports actifs et collectifs.

Louis-Jean Cormier en spectacle le 20 septembre 2013

UNE SENSIBILISATION RÉUSSIE

Après plus d'une décennie d'existence à Montréal, *En ville sans ma voiture* a en bonne partie accompli sa mission : sensibiliser la population aux effets néfastes du recours quotidien à l'auto-solo sur la qualité de vie, l'économie et la santé en zone urbaine. Les comportements ont changé : année après année, l'achalandage des transports collectifs métropolitains est en hausse, le recours au covoiturage et au vélo se renforce, etc.

Dans un contexte de ressources financières restreintes et d'effectifs limités, *En ville sans ma voiture* (périmètre fermé à la circulation) et le blogue envillesansmavoiture.com ne seront pas réédités en 2014. Cependant, nous continuerons de concentrer nos efforts et nos ressources sur ce qui est notre raison d'être : améliorer les services offerts à la clientèle des transports collectifs.

Dans la perspective des nombreux chantiers routiers d'envergure à venir et de la congestion récurrente qui ne manquera d'en découler, les transports collectifs seront plus que jamais la solution de transport idéale dans les années qui viennent.

PLAN D'ACTION DE DÉVELOPPEMENT DURABLE 2008-2015

ORIENTATIONS DU GOUVERNEMENT DU QUÉBEC	ENGAGEMENTS DE L'AGENCE MÉTROPOLITAINE DE TRANSPORT – 2013
STRATÉGIE 1 **Informer, sensibiliser, éduquer, innover**	OBJECTIF 1 **Promouvoir et sensibiliser le public au développement et au transport durable**
Objectif 1 Mieux faire connaître le concept et les principes de développement durable et favoriser le partage des expériences et des compétences en cette matière et l'assimilation des savoirs et savoir-faire	**Action 1** Contribuer à la mise en œuvre du Plan gouvernemental de sensibilisation et de formation à la démarche de développement durable
STRATÉGIE 2 **Réduire et gérer les risques pour améliorer la santé, la sécurité et l'environnement**	OBJECTIF 2 **Augmenter le sentiment de sécurité des usagers et de la population à travers la qualité et la sûreté accrues de services offerts tout en limitant les impacts de nos activités sur la santé**
	Action 2 Améliorer le sentiment de sécurité de la clientèle
Objectif 4 Poursuivre le développement et la promotion d'une culture de la prévention et établir des conditions favorables à la santé, à la sécurité et à l'environnement	**Action 3** Implanter des mesures de sûreté dans le réseau et dans nos installations
	Action 4 Développer et promouvoir des initiatives relatives à la santé et au mieux-être en entreprise *(lié à Objectif 4)*
STRATÉGIE 3 **Produire et consommer de façon responsable**	OBJECTIF 3 **Gérer nos activités à l'interne et à l'externe tout en préconisant la préservation de la biodiversité et le respect des écosystèmes**
Objectif 6 Appliquer des mesures de gestion environnementale et une politique d'acquisitions écoresponsables au sein des ministères et des organismes gouvernementaux	**Action 5** Mettre en œuvre des pratiques et des activités contribuant aux dispositions de la Politique pour un gouvernement écoresponsable
	Action 6 Revoir la politique de disposition des biens (mobilier, équipements informatiques, matériel roulant, autres) dans une perspective de développement durable
Objectif 7 Promouvoir la réduction de la quantité d'énergie et de ressources naturelles et matérielles utilisées pour la production et la mise en marché de biens et de services	**Action 7** Améliorer les activités de récupération, réemploi et recyclage des matières résiduelles dans les bureaux et dans les infrastructures
	OBJECTIF 4 **Offrir aux niveaux corporatifs interne et externe des environnements sains tout en minimisant les sources de pollution**
	Action 8 Concevoir et développer les infrastructures et les équipements de transport en prenant en considération les principes de développement durable
Objectif 8 Augmenter la part des énergies renouvelables ayant des incidences moindres sur l'environnement (biocarburants, biomasse, énergie solaire, éolien, géothermie, hydroélectricité, etc.) dans le bilan énergétique du Québec	OBJECTIF 5 **Développer et exploiter les réseaux de TC dans une perspective d'efficacité énergétique en appuyant l'innovation des technologies propres**
	Action 9 Favoriser l'efficacité énergétique et l'augmentation de la part des énergies renouvelables sur le plan de l'exploitation des réseaux de TC
Objectif 9 Appliquer davantage l'écoconditionnalité et la responsabilité sociale dans les programmes d'aide publics et susciter leur implantation dans les programmes des institutions financières	OBJECTIF 6 **Gérer de façon équitable et responsable les différentes sources de financement octroyées à l'AMT afin de maintenir une saine rentabilité économique**
	Action 10 Développer un processus de sélection, de mise en priorité et d'ordonnancement des projets d'investissements qui intègre des critères de développement durable
STRATÉGIE 5 **Répondre aux changements démographiques**	OBJECTIF 7 **Contribuer à la création d'emplois dans le secteur des TC, participer avec les gouvernements et les partenaires au dynamisme et au développement économique de la région métropolitaine de Montréal**
Objectif 15 Accroître le niveau de vie	**Action 11** Réaliser des projets d'investissements majeurs en TC dans la région métropolitaine de Montréal
STRATÉGIE 6 **Aménager et développer le territoire de façon durable et intégrée**	OBJECTIF 8 **Contribuer à la réduction des émissions de gaz à effet de serre (GES) en augmentant l'achalandage du TC et en favorisant des liens structurants entre transport et aménagement du territoire**
	Action 12 Se donner une vision intégrée du développement du TC en lien avec l'aménagement du territoire *Contribution à la stratégie du MAMROT pour assurer l'occupation et la vitalité des territoires (OVT)*
Objectif 18 Intégrer les impératifs du développement durable dans les stratégies et les plans d'aménagement et de développement régionaux et locaux	**Action 13** Développer et promouvoir des initiatives contribuant au rayonnement culturel dans le cadre de la réalisation de nos activités et de nos projets
	OBJECTIF 9 **Promouvoir auprès de notre clientèle, des partenaires et de la société en général, la « mobilité douce », comme la pratique de la marche et de la bicyclette**
	Action 14 Développer l'intermodalité entre les transports actifs et les TC
Objectif 20 Assurer l'accès aux services de base en fonction des réalités régionales et locales, dans un souci d'équité et d'efficience	OBJECTIF 10 **Fixer les tarifs à des niveaux qui permettent de fournir un service suffisamment performant et rapide et qui est offert à un coût abordable pour chaque génération**
	Action 15 Proposer une tarification qui favorise l'accès pour tous à un service de TC de qualité et prend en compte la capacité financière de la société
STRATÉGIE 7 **Sauvegarder et partager le patrimoine collectif**	OBJECTIF 11 **Moderniser les infrastructures de TC qui témoignent du patrimoine culturel**
Objectif 21 Renforcer la conservation et la mise en valeur du patrimoine	**Action 16** Préserver les infrastructures du réseau de trains qui représentent des éléments significatifs du patrimoine
STRATÉGIE 9 **Prévenir et réduire les inégalités**	OBJECTIF 12 **Répondre aux personnes vivant avec des limitations en facilitant l'accès et la sécurité des systèmes de TC tout en appuyant l'innovation de nouvelles technologies**
Objectif 26 Prévenir et lutter contre la pauvreté et l'exclusion sociale	**Action 17** Prendre des mesures pour améliorer l'accessibilité à nos équipements et nos services

2013 : L'AN 5 DU DÉPLOIEMENT

GESTES	CIBLES	INDICATEURS	RÉSULTATS
Élaborer et diffuser de l'information ; Organiser des activités de sensibilisation ; Déployer le plan de formation établi et en assurer le suivi ; Mettre sur pied un comité régional de concertation ; Collaborer à la recherche sur le développement durable ; Poursuivre la réalisation des engagements pris envers la Charte de l'UITP	Ensemble du personnel rejoint par le biais de différentes activités d'ici la fin de 2015	% du personnel ayant participé aux activités	Formation portant sur les notions de base de l'écoconception ; Intégration du volet DD à la journée d'accueil des nouveaux employés
	Soutien à la Chaire de recherche sur la durabilité en transport	Participation à la Chaire de recherche	Travaux de la Chaire MOBILITÉ présentés au colloque annuel
	Promotion de pratiques durables dans l'exercice de nos activités	Éléments de visibilité (rapport UITP)	4 conférences ces Mercredis de l'AMT liées au DD ; Soutien au Plan de JD de la collective montréalaise ; Contribution à différentes causes de partenaires
Mesurer le sentiment de sécurité de la clientèle ; Établir des cibles d'amélioration ; Élaborer un plan d'intervention (actions correctrices)	Identification des cibles à atteindre	Rapport déposé	En continu
Ajouter des équipements dans les infrastructures (défibrillateurs, trousses de premiers soins)	Optimisation de la couverture des nouveaux sites avec les équipements de sécurité requis	Taux de couverture	Optimisation de la présence des inspecteurs aux différents sites
Mettre en place des initiatives	Élaboration et mise en œuvre d'un plan d'action	Nombre d'initiatives en santé et mieux-être	Mise sur pied du Comité santé et mieux-être
Contribuer à l'atteinte des objectifs environnementaux nationaux ; Adopter un cadre ou un système de gestion environnementale d'ici 2012 ; Se doter d'une politique d'acquisitions écoresponsables d'ici 2010	Adoption de gestes contribuant à l'atteinte des objectifs environnementaux nationaux	Nombre de mesures mises en œuvre	En continu
	Cadre ou système de gestion environnementale implanté d'ici 2011	Niveau d'avancement	Cadre de gestion environnementale en cours de réalisation ; Niveau d'avancement des interventions estimé à 60 %
	Mise en œuvre de pratiques d'acquisitions écoresponsables	Niveau d'avancement de la mise en place de la politique	Utilisation de produits écoresponsables dans les contrats d'entretien
	Amélioration de l'efficacité écologique des technologies de l'information avec l'adoption d'une démarche *Green IT*	Critères EFFEAT : Consommation (Wh) ; Nombre d'ordinateurs/imprimante	Maintien du niveau d'efficacité écologique des TI
Examiner les possibilités offertes lors de la disposition de biens (réemploi, recyclage, revente ou don, élimination) ; Se doter d'un mécanisme de réduction des risques pour la santé et l'environnement lors du contrat avec l'acquéreur	Peut être révisée d'ici 2010	Résolution du CA	Échéancier révisé
Réaliser un bilan de la situation pour l'ensemble de nos installations d'ici 2010 ; Élaborer un plan de récupération, réemploi et recyclage des matières résiduelles	Remplacement dans les infrastructures des poubelles uniques par des bacs de récupération	Nombre de bacs de récupération	Achevé
	Hausse de 10 % par année des conteneurs de récupération de vêtements et autres articles usagés	Nombre de conteneurs de récupération	Achevé
Considérer, dès la planification à la réalisation des projets, l'intégration d'éléments favorables au développement durable ; Viser l'intégration de critères de performance de certifications reconnues dans le cadre de construction de nouveaux bâtiments ou lors de rénovations majeures ; Doter les nouveaux équipements du réseau de transport métropolitain d'installations sanitaires écoresponsables et procéder à la mise à niveau progressive des anciens équipements	Optimisation d'éléments favorables au développement durable dans les projets	% de projets intégrant au moins un élément favorable au développement durable	Critères de performance de certifications intégrés à certains types de conception
	Tous les nouveaux équipements sont des installations sanitaires écoresponsables et les anciens équipements sont mis à niveau progressivement	% de nouveaux équipements conformes ; % d'équipements mis à niveau	Aucune nouvelle construction
Réaliser une étude d'opportunité sur l'électrification progressive du réseau de trains de banlieue ; Réaliser un projet d'infrastructures à cible de consommation d'énergie d'ici 2013	Étude d'opportunité complétée d'ici 2010	Rapport déposé	Achevé
Mettre en place le processus de sélection, de mise en priorité et d'ordonnancement des projets d'investissements	Intégration de critères de développement durable au processus de sélection, de mise en priorité et d'ordonnancement des projets d'investissements	Critères de développement durable intégrés	En développement
Assurer le suivi du programme triennal d'immobilisations	Investissements de 400 M$ d'ici la fin de 2011	Sommes investies	Achevé en 2011 ; Poursuite d'investissements majeurs en 2012 et 2013
Adopter un Plan stratégique décennal avec des objectifs de hausse d'achalandage et de part modale pour la région métropolitaine de Montréal ; Participer au Programme PAGASTC du MTQ ; Effectuer en continu la cueillette d'informations sur les comportements de transport de la population de la région métropolitaine de Montréal	Augmentation de l'achalandage de 8 % et de l'offre de service de 16 % entre 2007 et 2012	Résultats de l'achalandage et de l'offre de service	Hausse d'achalandage de 17 % de 2007 à 2012
	Adoption du Plan stratégique d'ici 2011	Plan stratégique adopté	Déploiement en cours
	Hausse d'au moins 10 % du nombre de places de stationnement incitatif	Nombre de places de stationnement incitatif	De 2007 à 2012 : + 4 % places voiture et + 25 % places vélo
	Mesure de la fluctuation annuelle et saisonnière de la mobilité de la population de la région	Enquête réalisée en continu	En continu
Mettre en place des initiatives	Contribution à l'Agenda 21 de la culture du Québec	Nombre d'initiatives liées à la culture	Identification des pistes d'action associées à l'Agenda 21 de la culture du Québec
Adopter une politique d'intermodalité entre les TC et les transports actifs ; Préparer le plan d'action associé favorisant l'accès des piétons et des cyclistes aux stationnements incitatifs, aux terminus et aux gares	Déploiement du plan d'action associé	Degré d'avancement	Implantation d'une première Vélostation
Étendre les tarifs étudiants aux 22-25 ans ; Offrir dès 2010 la gratuité dans les trains de banlieue et les autobus métropolitains aux enfants de moins de 12 ans accompagnés d'un adulte	Fidélisation de ces clientèles	Niveau de vente de titres	Poursuite de la réflexion tarifaire
Réaliser un inventaire des infrastructures du réseau de trains témoignant du patrimoine culturel ; Préparer le programme de la réhabilitation de certaines infrastructures de ce réseau	Programme de réhabilitation des infrastructures	Programme déposé	Maintien des actifs en continu
Adopter une politique d'accessibilité ; Préparer annuellement le plan d'action associé ; Implanter les mesures en fonction des critères d'accessibilité adoptés	Plan d'action approuvé par le CA	Résolution du CA	Poursuite de la réalisation du Plan de développement de l'accessibilité du réseau
	Intégration de mesures d'accessibilité dans le Train de l'Est	Nombre de mesures d'accessibilité	Intégration de mesures d'accessibilité (toutes tactiles, ascenseurs, etc.) dans les 10 nouvelles gares

AXE 1

DES DÉPLACEMENTS SIMPLIFIÉS POUR LA CLIENTÈLE

AMÉLIORER L'ACCÈS AUX RÉSEAUX DE TRANSPORT COLLECTIF

STATIONNEMENTS INCITATIFS : UN MODÈLE À RÉINVENTER

Devant la saturation croissante des stationnements incitatifs et leur expansion restreinte en zone urbaine par manque d'espace, et dans un contexte de ressources financières limitées, nous devons revoir notre modèle de gestion, par exemple en proposant davantage de places réservées au covoiturage, en dédiant des places au stationnement tarifé et en augmentant les emplacements pour vélos. Ce faisant, nous favorisons l'atteinte de la cible 2020 de notre Plan stratégique, qui prévoit que 50 % de notre clientèle accédera à nos gares en transport actif ou collectif d'ici cette date.

TRANSFERT MODAL

COVOITURAGE AMT ▶ À l'automne, nous avons ajouté 63 places réservées exclusivement aux covoitureurs réparties dans 17 de nos stationnements. En tout, ce sont quelque 500 places disponibles dans 54 stationnements, qui sont désormais réservées aux clients inscrits au programme Covoiturage AMT, selon le principe du « premier arrivé, premier servi ». Ce service en ligne gratuit compte 9 200 personnes inscrites et plus de 1 300 équipages constitués.

STATIONNEMENTS TARIFÉS ▶ À l'été 2014, nous lancerons un projet pilote de tarification des stationnements : l'expérience sera menée dans des stationnements ciblés afin de tester plusieurs modèles d'exploitation, de tarification et d'intégration. Le but est d'établir le meilleur modèle de gestion en vue d'un déploiement possible de la tarification de certains stationnements au courant de 2015. Pour favoriser l'acceptabilité sociale, une partie seulement de chaque stationnement sera réservée au stationnement mensuel ou journalier : la majorité des places seront toujours disponibles en libre accès.

STATIONNEMENTS INCITATIFS – PORTRAIT 2013

AJOUTS		RETRAITS		% D'OCCUPATION
Gare Saint-Hubert	+ 173	Gare Sainte-Catherine[1]	-110	65 %
Stationnement Chambly	+ 43	Stationnement de l'église Saint-Sylvain[2]	-70	12 %
Stationnement Sainte-Julie	+ 237	Stationnement Longueuil[3]	-620	55 %
OFFICIALISATION		INVENTAIRE	-989	
Gare de la Concorde	+ 102			
Gare Saint-Lambert	+ 113			
TOTAL	+ 668		-1 789	

1. Sous la gestion de l'AMT. Réduction de l'espace de terrain loué à la Ville de Sainte-Catherine, à la demande de cette dernière.
2. Sous la gestion de l'AMT. Fermeture complète en raison de compressions budgétaires.
3. Sous la gestion de la Ville de Longueuil. Fermeture partielle en raison de travaux immobiliers.

INVENTAIRE DES ÉQUIPEMENTS

En 2013, après plus de 15 ans d'exploitation, de développement et de réaménagement de nos équipements, nous avons procédé à un inventaire complet. Cette opération de recomptage sur le terrain nous a permis de dresser un portrait clair du nombre exact de places auto et vélo à chacun de nos stationnements, ainsi que du nombre précis de km de voies réservées, ce qui explique certaines variations par rapport à 2012.

TRANSPORTS ACTIFS

VÉLOSTATION ▶ Depuis juillet 2013, la gare Deux Montagnes dispose d'une Vélostation, équipée de 78 places réparties sur des supports à deux étages. Son accès est réservé gratuitement aux abonnés OPUS+ préalablement inscrits. Dans le contexte actuel de restrictions budgétaires, et malgré le succès immédiat puisque toutes les clés d'accès ont été distribuées avant l'ouverture, ce projet pilote doit faire l'objet d'une analyse approfondie des coûts/bénéfices avant de poursuivre l'expérience sur d'autres sites.

Évaluation ▶ Un sondage a permis de mieux connaître les utilisateurs et d'évaluer la qualité du service. Près de 40 % des répondants ont augmenté significativement leur fréquence d'utilisation du vélo comme mode d'accès à la gare Deux-Montagnes. La moitié des cyclistes occasionnels sont maintenant des cyclistes réguliers. S'ils n'utilisaient pas le vélo, la moitié des répondants conduiraient pour se rendre à la gare. L'augmentation de la fréquence d'utilisation du vélo a donc un effet positif sur l'occupation du stationnement incitatif.

SUPPORTS À VÉLO ▶ En 2013, dans le cadre de Mobilité Montréal, nous avons planifié l'ajout ou le remplacement d'environ 200 places aux près de 3000 déjà existantes à travers notre réseau. Les nouveaux emplacements retenus possèdent un fort potentiel d'achalandage et des conditions adéquates pour favoriser l'utilisation de ce mode de transport. Une partie des travaux a été réalisée à l'automne 2013, l'autre le sera au printemps 2014.

Nombre de places ▶ Gare Candiac : 28 – Gare Lachine : 14 – Gare LaSalle : 14 – Gare Longueuil–Saint-Hubert : 28 – Gare Rosemère : 56 – Gare Sainte-Thérèse : 28 – Terminus Panama : 28.

ACCESSIBILITÉ

CONSULTATION DU MILIEU ASSOCIATIF ▶ En 2013, nous avons fait appel à des usagers ayant différentes limitations fonctionnelles pour participer à divers tests visant à améliorer l'accessibilité, que ce soit au niveau des infrastructures, du matériel roulant ou des communications. De plus, les consultations du milieu associatif se poursuivent de façon régulière, notamment avec le Comité de concertation du transport des personnes handicapées, qui se réunit plusieurs fois par année. Dans la même optique, une Table métropolitaine-Accessibilité universelle a vu le jour à l'hiver 2013. Celle-ci regroupe les partenaires transporteurs ainsi que les partenaires du milieu associatif. Les grands enjeux de l'accessibilité du transport en commun métropolitain et du transport adapté y sont abordés, de même que les différents plans d'action des membres de la Table. Trois à quatre rencontres annuelles sont au programme afin de faire progresser à un rythme soutenu les enjeux reliés à l'accessibilité.

ACCESSIBILITÉ DE L'INFORMATION ▶ En 2013, nous avons entamé une importante refonte de notre site Web, qui intègre la démarche de nous conformer aux standards sur l'accessibilité exigés par le Secrétariat du Conseil du trésor :

- accessibilité d'un site Web (SGQRI 008-01)
- accessibilité d'un document téléchargeable (SGQRI 008-02)
- accessibilité du multimédia dans un site Web (SGQRI 008-03)

Nous avons organisé deux rencontres avec des représentants du milieu afin de tester la qualité d'accessibilité de notre nouveau site Web. En novembre 2013, nous avons organisé un premier atelier d'information afin de confirmer la conformité de notre approche. Cet atelier a accueilli des représentants du Regroupement des utilisateurs de transport adapté de Montréal, de la Table Transport, du Regroupement des aveugles et amblyopes du Montréal métropolitain et de l'Office des personnes handicapées du Québec. En janvier 2014, avec le concours de la Confédération des organismes de personnes handicapées du Québec, nous avons organisé un deuxième atelier regroupant des représentants de la clientèle ciblée : lors de ces tests préliminaires réalisés sur certaines sections, les participants ont noté que, de manière générale, le site est simple, convivial et visuellement agréable. La conception des menus permet, entre autres, d'avoir un aperçu global d'une section avant même d'y entrer, y compris lors de l'utilisation de technologies d'adaptation.

En parallèle, nous avons aussi commencé à rendre accessibles certains documents clés de notre organisme, comme la Politique d'accessibilité, le Plan d'action à l'égard des personnes handicapées, le Plan de développement de l'accessibilité du réseau, le Programme d'aide métropolitaine au transport adapté et le Rapport annuel 2012. La nouvelle grille graphique des outils de communication institutionnelle intègre également ces principes d'accessibilité.

TRANSPORT ADAPTÉ

PROGRAMME D'AIDE MÉTROPOLITAINE AU TRANSPORT ADAPTÉ ▶ En 2013, l'aide financière que nous avons attribuée aux 12 Services de transport adapté (STA) situés sur notre territoire a permis de soutenir près de 225450 déplacements en transport adapté métropolitain, représentant une hausse de 5% par rapport à 2012.

PLAN DE DÉVELOPPEMENT DE L'ACCESSIBILITÉ DU RÉSEAU AMT

Dans le cadre de ce plan, un diagnostic de l'accessibilité du réseau de l'AMT a été effectué à l'été 2013. Les recommandations qui en sont issues donneront lieu à des travaux dès le printemps 2014.

PLAN D'ACTION À L'ÉGARD DES PERSONNES HANDICAPÉES À L'AMT

Adopté en décembre 2013, le plan d'action 2014-2015-2016 présente des actions innovatrices qui amélioreront sensiblement l'accessibilité du siège social de l'AMT.

HARMONISER LA QUALITÉ DE SERVICE

QUALITÉ DE SERVICE

ÀL'ÉCOUTE DE LA CLIENTÈLE ▶ Durant l'été 2013, pour une deuxième année, près d'une centaine d'employés ont été à la rencontre de notre clientèle dans une douzaine de gares et terminus. Ces échanges directs ont permis de donner des informations tout en recueillant de vive-voix les commentaires et suggestions de la clientèle.

CONSEIL-CLIENT ▶ Créé en 2012, le Conseil-client est composé de 12 utilisateurs recrutés parmi nos clients réguliers. Leur mandat dure un an, renouvelable une fois. Ce comité nous offre un lien direct avec notre clientèle : les membres sont invités à partager avec nous leur expérience, à nous communiquer les problèmes observés et à discuter des projets actuels et à venir. Cette participation citoyenne nous aide à développer des services plus avantageux et adaptés aux besoins des utilisateurs actuels et potentiels. Deux rencontres se sont tenues cette année : la première en juin et la seconde en septembre.

CLIENTS-MYSTÈRES ▶ En 2013, nos clients-mystères nous ont à nouveau aidés à évaluer l'ensemble de nos services, que ce soit à bord de nos trains ou nos express métropolitains, dans nos billetteries ou auprès de notre service à la clientèle. Ils répondent ensuite à un questionnaire en ligne et reçoivent une compensation en échange de leur évaluation sur la qualité de notre service.

CENTRE DE RENSEIGNEMENTS ▶ Nos agents à la clientèle ont traité 136 976 appels, 13 528 courriels et 13 906 dossiers clients. De plus, depuis le printemps 2013, nos agents sont chargés de répondre aux questions et commentaires qui arrivent par les comptes Twitter : près de 2 000 demandes ont été traitées pendant cette période.

SATISFACTION DE LA CLIENTÈLE ▶ En 2013, comme chaque année, des enquêtes ont été réalisées auprès de la clientèle de notre service de trains de banlieue et de notre service d'autobus express métropolitain afin de sonder différents aspects du service. Au global, 83 % de la clientèle se dit satisfaite du service offert. La principale attente de la clientèle concerne l'offre de service (fréquence, confort).

GESTION OPTIMISÉE DU MATÉRIEL ROULANT ▶ En 2012, après analyse des pratiques à travers le monde et de nos contraintes d'exploitation, nous avons adopté une norme de charge des trains de banlieue qui prend en compte, au-delà des considérations de sécurité, le niveau de confort des clients : la norme 2/20, qui veut dire un maximum de deux personnes debout par m² et un maximum de 20 minutes de temps passé debout. Cette norme sert à mieux planifier la répartition du matériel roulant sur le réseau en fonction de l'achalandage. Depuis juin 2013, la composition de la rame – nombre et type de voitures requis – pour un départ donné varie mensuellement, en fonction de cette norme et des données d'achalandage, tout en tenant compte des infrastructures disponibles et des cycles d'entretien du matériel roulant. En décembre 2013, nos trains respectaient cette norme à 86,7 %. Nous travaillons à toujours augmenter ce résultat.

CONSULTATIONS PUBLIQUES ▶ Au fil des ans, les consultations publiques biannuelles sont devenues des rendez-vous incontournables. Au printemps 2013, les cinq rencontres organisées pour échanger avec les clients de chacune de nos lignes de trains de banlieue ont été suivies par une consultation publique diffusée en direct sur le Web. Cette formule de consultation en ligne, reprise à l'automne, offre le grand avantage pour la clientèle de pouvoir suivre les débats dans le confort de son foyer, et pour nous de rejoindre un plus grand nombre de nos clients. Ces échanges réguliers nous permettent d'entretenir un dialogue constructif, dans le but d'arrimer au mieux les projets aux besoins réels.

RENCONTRES AVEC LES PARTENAIRES ET ÉLUS ▶ Deux fois par année, pendant la période des consultations publiques, nous rencontrons nos partenaires municipaux afin de les informer de nos projets futurs et de dresser le bilan des actions des six mois précédents. Cette démarche récurrente assure la transparence de nos activités, démarches et projets tout en restant au diapason de la réalité de nos partenaires. Tout au long de l'année, nous multiplions aussi les rencontres auprès des élus de l'Assemblée nationale et des élus municipaux : une bonne compréhension des enjeux contribue en effet à l'acceptabilité sociale de nos projets, tant auprès de nos partenaires que des citoyens qu'ils représentent.

COLLOQUES ET CONFÉRENCES ▶ En 2013, nous avons participé à quelque 35 colloques et conférences dans la région métropolitaine de Montréal mais aussi ailleurs au Québec, au Canada et dans le monde. Ces échanges avec des experts et des décideurs reconnus dans leur milieu contribuent grandement au rayonnement public de notre organisation.

CONGRÈS UITP 2017 À MONTRÉAL ▶ En avril 2013, Montréal a été désignée ville-hôte du 62e congrès international et de l'exposition sur la mobilité et les transports urbains de l'Union internationale des transports publics (UITP), qui se tiendront du 13 au 17 mai 2017. Très

De gauche à droite : **Marie-France Polidori**, déléguée au Développement commercial – Marché international (Palais des Congrès de Montréal), **Michel Labrecque**, ex-président de la STM, **Carl Desrosiers**, directeur général de la STM, **Claude Pelletier**, directrice Affaires publiques de l'AMT, **Nicolas Girard**, président-directeur général de l'AMT, **François Chamberland**, directeur exécutif, Services techniques de la STM, **Roxane Fafard**, ex-gestionnaire d'intégration, Coordination des dossiers stratégiques de la STM, à Hambourg (Allemagne), le 1er avril 2013, à l'occasion de la désignation de Montréal comme la ville-hôte du Congrès 2017 de l'UITP.

MONTRÉAL, LIEU DE RÉFLEXION DES TRANSPORTS COLLECTIFS EN 2014

CONGRÈS APTA (RAILRODEO) ▶ En juin 2014, l'AMT et la STM seront les hôtes du congrès annuel du rail de l'*American Public Transportation Association* (APTA). Ce congrès comporte deux activités majeures :

- le Rodéo international du rail, une compétition d'habiletés pour les opérateurs de trains et le personnel de l'entretien du matériel ou des équipements (du 12 au 14 juin au garage Youville de la STM)
- la Conférence du rail, qui présentera des ateliers et des sessions techniques spécifiques au rail (du 15 au 18 juin à l'hôtel Reine-Elizabeth et au Palais des congrès)

En 2013, l'AMT a travaillé étroitement avec la STM à l'organisation de cet événement, où près de 1500 congressistes sont attendus dans la métropole.

ENTRETIENS JACQUES CARTIER ▶ En collaboration avec la STM, la CMM et la Ville de Montréal, l'AMT organise un colloque consacré aux transports, présenté dans le cadre des Entretiens Jacques Cartier. Cette rencontre internationale, qui se déroulera à Montréal les 6 et 7 octobre 2014, aura pour thème : *Intégration urbanisme/transport et mobilité : nouveaux projets, nouveaux outils*. Le colloque se terminera par une visite technique, qui sera l'occasion de découvrir le Train de l'Est et les aménagements réalisés dans les ateliers de Rosemont.

CONGRÈS ET EXPOSITION DE L'ATC ▶ Du 28 septembre au 1er octobre, Montréal accueillera plus de 1200 délégués et professionnels de l'industrie pour le Congrès et l'exposition 2014 de l'Association des transports du Canada (ATC). Ce 100e congrès de l'ATC est placé sous le thème : *Transport : Du passé vers l'avenir*.

courus dans le monde des transports collectifs, ces événements attireront plus de 9500 délégués et visiteurs provenant de plus de 80 pays, de même que 350 exposants. Dans ce dossier, l'AMT, la STM, le Palais des congrès de Montréal et Tourisme Montréal ont su promouvoir le dynamisme qui caractérise la ville de Montréal ainsi que les nombreuses opportunités de développement en matière de transport collectif dans la métropole. Ce congrès devrait générer des retombées économiques évaluées à plus de 13 M$.

MERCREDIS DE L'AMT ▶ Une dizaine de conférences ont ponctué l'année 2013, conférences au cours desquelles plusieurs experts ont pu s'exprimer sur les grands enjeux sociaux, économiques et environnementaux liés au transport collectif.

PUBLICATIONS ▶ **Page AMT** ▶ Nous avons continué à faire paraître la Page AMT dans le *journal 24 H*. Grâce à son lectorat important, ce journal gratuit nous offre une vitrine hebdomadaire pour informer à la fois notre clientèle et la population en général sur tous nos sujets d'actualité. **Infolettre** ▶ Pour une deuxième année, l'Info-lettre, envoyée par courriel gratuitement aux abonnés, nous a permis d'informer la clientèle des transports collectifs sur les nouveautés, les changements, les projets. **Résultats** : 12 numéros publiés en 2013, 2336 abonnés.

AMT CHRONO ▶ Mise en service à l'automne, cette application mobile représente la grande nouveauté 2013 : elle permet en effet aux clients de s'informer, à partir de leur téléphone intelligent, au sujet des horaires et de l'état du service sur le réseau de trains de banlieue. Gratuite, et d'une grande facilité d'utilisation, cette nouvelle application permet de suivre son train en temps réel, de recevoir, lors des perturbations de service, des alertes personnalisées pour les départs choisis, et de joindre le service à la clientèle par téléphone ou par l'entremise de différents comptes Twitter. Il est également possible de consulter les horaires planifiés des trains, même sans connexion à un réseau.

NOUVELLE LIGNE TÉLÉPHONIQUE ▶ En juillet 2013, une nouvelle ligne téléphonique a été mise en service pour permettre aux clients de s'informer sur l'état du service. Du lundi au vendredi, de 6 h à 20 h 30, en composant le 514 287-TRAM (8726) et en choisissant l'option 3, les clients peuvent entendre les détails concernant l'état du service de la ligne de leur choix.

ALERTE-TRAIN ▶ En 2013, ce service gratuit d'alerte de retard ou de perturbation de service envoyée par message texte ou courriel a été à nouveau amélioré : les abonnés peuvent recevoir des alertes concernant 12 départs, pour les lignes de leur choix, contre 6 auparavant. Ceci répond davantage aux besoins des personnes qui ont des horaires variables ou qui fréquentent plus d'une ligne. En 2013, nous comptions 18 000 abonnés, avec une forte hausse de clients actifs.

SITE WEB ▶ En 2013, nous avons travaillé à une importante refonte du site Web. La version bêta, qui comprend plusieurs nouvelles fonctionnalités très pratiques pour que le client planifie plus facilement ses déplacements sur tout le territoire métropolitain, est sortie en avril 2014. L'accessibilité de l'information, grandement améliorée, respectera les strictes normes gouvernementales. Le site Web de l'AMT connaît une très haute fréquentation, soit plus d'un million de pages vues chaque mois ; en 2013, nous avons même connu une hausse de 23 % par rapport à 2012.

CALCULATEUR DE TRAJETS ▶ Depuis l'hiver 2013, l'état du service en temps réel des lignes de trains de banlieue s'affiche sur la carte de géolocalisation du calculateur de trajets métropolitains Google Maps. Le moteur de recherche continue cependant à afficher les horaires en temps planifié.

AMT CHRONO : UN FRANC SUCCÈS !

Un mois seulement après le lancement, le service comptait déjà plus de 10 000 abonnés.

MÉDIAS SOCIAUX

Les médias sociaux sont devenus des plateformes incontournables pour informer notre clientèle, qui est très réceptive.

TWITTER ▶ **@amt_info** ▶ 2356 tweets, 2609 nouveaux abonnés ; cinq lignes de trains de banlieue : plus de 1300 tweets de réponse, 3617 nouveaux abonnés. Ajout d'un compte dédié à la voie réservée sur le pont Champlain : **@VR_Champlain**

FACEBOOK ▶ Plus de 4000 nouveaux fans, avec 48102 interactions (quatre fois plus qu'en 2012) et 242 publications

TRANSPORT D'IDÉES ▶ Près de 90 idées soumises ; plus de 250 commentaires ; plus de 1500 votes ; près de 275 utilisateurs

EN VILLE SANS MA VOITURE.COM ▶ 114 articles publiés sur le blogue par une trentaine de partenaires ; 171694 visites

FLICKR ▶ Plus de 4000 impressions de nos photos Flickr

VIMEO ▶ 3447 impressions de nos vidéos

LINKEDIN ▶ Plus de 2150 abonnés sur LinkedIn

YOUTUBE ▶ Près de 11000 vues de nos vidéos en ligne

INSTAGRAM ▶ Plus de 100 abonnés dès sa création

SÉCURITÉ ET RESPECT DE LA RÉGLEMENTATION

INSPECTEURS AMT ▶ En 2013, nous avons recruté notre deuxième cohorte d'inspecteurs AMT qui travaillent au quotidien aux gares et à bord des trains de banlieue ; nous comblons ainsi les 60 postes d'inspecteurs à temps plein prévus dans notre plan d'effectifs. Avant de prendre leurs nouvelles fonctions, ces inspecteurs ont suivi une formation à l'École nationale de police du Québec pour obtenir leur diplôme d'inspecteurs en transport collectif, afin de répondre à nos exigences de maintien de la sécurité de notre clientèle et de respect de l'usage de nos équipements.

CIVISME ▶ Pour une quatrième année, nous avons réalisé en 2013 une campagne d'affichage concernant le civisme dans les trains de banlieue. Les messages, à nouveau actualisés, permettent de garder l'attention des clients ; le ton humoristique rappelle, sans être moralisateur, l'importance d'un comportement responsable dans un contexte de transport collectif. Cette campagne s'inscrit dans une campagne plus large de sensibilisation, qui se décline en plusieurs volets : présence ciblée d'inspecteurs dans les trains, production de vidéos de sensibilisation au civisme auprès des adolescents, visites dans les écoles, etc.

VOIES RÉSERVÉES ▶ La campagne de sensibilisation au respect des voies réservées dans la région métropolitaine s'est à nouveau tenue au printemps et à l'automne, durant trois semaines consécutives, en collaboration avec les organismes de transport collectif et les corps policiers. Elle vient rappeler l'importance de laisser les voies libres aux autobus pour faciliter les plus de 25 millions de déplacements qui y sont effectués chaque année dans la région métropolitaine.

MIEUX ADAPTER LES TARIFS AUX BESOINS DES CLIENTS

AMÉLIORATION TARIFAIRE

ABONNEMENTS AUX TRANSPORTS COLLECTIFS ▶ OPUS+ : La popularité de notre programme d'abonnement annuel aux titres de transport collectif de l'AMT et de ses partenaires est renforcée grâce à l'offre de 12 mois pour le prix de 10 du programme Mobilité Montréal, avec un mois gratuit pris en charge par l'AMT (offre de base) et un autre par le MTQ (offre réservée aux nouveaux abonnés). En 2013, OPUS+ a connu une hausse de 8 % par rapport à 2012, et atteint presque 37 000 abonnés. OPUS+ ENTREPRISE : Cet abonnement réservé aux employés dont les entreprises ont souscrit au programme offre plusieurs avantages : une plateforme électronique pour l'employeur lui permet de gérer facilement le programme et de bonifier financièrement le rabais offert par l'AMT, tout en le déchargeant de la responsabilité financière et de la gestion fiscale du programme. Près de 40 nouveaux employeurs ont inscrit leur entreprise au programme en 2013, et 2 110 de leurs employés s'y sont abonnés, une hausse de 116 % par rapport à 2012. OPUS+ ÉTUDIANT : Fin 2013, notre programme d'abonnement de quatre mois renouvelable, destiné aux étudiants, comptait plus de 1 100 abonnés. Après deux ans de développement, ce programme, assez complexe à gérer, montre qu'il ne remporte pas vraiment le succès escompté auprès de la clientèle ciblée. En 2014, les abonnés sont donc incités à renouveler leur abonnement selon la formule générale d'OPUS+.

OPUS À L'ESSAI ▶ En collaboration avec Mobilité Montréal, nous avons mené une campagne OPUS à l'essai à la rentrée scolaire, puis plus tard à l'automne, au moment des travaux d'urgence sur le pont Champlain.

CARTE OPUS ▶ Depuis 2008, les organismes de transport de la région métropolitaine partagent un système automatisé de vente de titres et de perception des recettes tarifaires : la carte OPUS. Chaque jour, plus de 1 million de ces cartes sont utilisées dans les différents réseaux de transport collectif. Depuis 2012, les partenaires travaillent à mettre en place un système de recharge en ligne des titres de transport. Ce nouveau service devrait être progressivement accessible à partir de novembre 2014.

BILLETTERIES ▶ Nous assurons la gestion de 11 billetteries métropolitaines, réparties sur l'ensemble du territoire. Ce service direct à nos clients facilite l'achat des titres de transport et tous les suivis requis en lien avec l'utilisation de la carte OPUS et des autres produits dérivés. L'équipe en place s'occupe aussi de l'exploitation des distributrices automatiques de titres et des valideuses que l'on retrouve à toutes les gares de trains de banlieue et à proximité des billetteries métropolitaines.

ESCAPADES EN TRAIN ▶ En 2013, la programmation s'est centrée pour une deuxième année sur les trois excursions saisonnières (pommes, courges et sucre), et le service à la clientèle a assuré les réservations. Avec plus de 1 900 clients, le programme atteint l'équilibre budgétaire, mais nécessite un investissement important de temps et de ressources. Dans un contexte de compressions budgétaires, ce programme sera donc suspendu en 2014.

FAITES DE L'AIR ▶ Pour une quatrième année, nous avons participé à Faites de l'air, le programme de recyclage de vieux véhicules géré par l'AQLPA : en échange du remisage de son vieux véhicule, le participant reçoit un abonnement d'un an aux transports collectifs, assumé pour moitié par l'AMT et les AOT, et pour moitié par le MTQ. Le programme, venu à échéance à la fin de 2013, fait l'objet d'une évaluation.

AXE 2

DES TRANSPORTS COLLECTIFS POUR UNE MEILLEURE QUALITÉ DE VIE

ÉLECTRIFIER LE RÉSEAU DE TRANSPORT COLLECTIF

L'ENGAGEMENT DURABLE DE L'AMT : AU DIAPASON DU GOUVERNEMENT DU QUÉBEC

Dans son Plan d'action 2011-2020 sur les véhicules électriques, le gouvernement du Québec se fixe comme objectif que d'ici 2030, 95 % des déplacements en transport collectif soient électriques. Comme agence planificatrice des transports collectifs métropolitains, nous travaillons à développer des projets favorisant l'efficacité énergétique et l'augmentation de la part des énergies renouvelables dans l'exploitation des réseaux de transport collectif, en particulier en misant sur l'hydroélectricité.

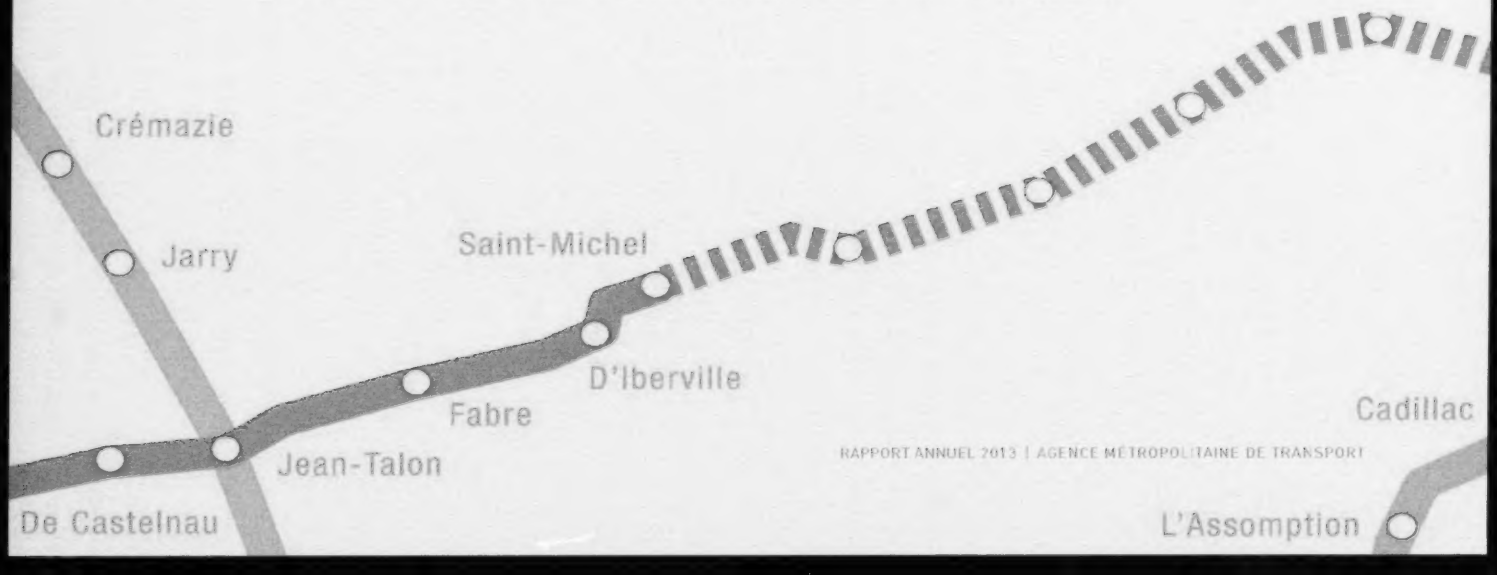
OBJECTIF 2020 : augmenter la part des énergies renouvelables dans l'exploitation de l'ensemble du réseau de transport collectif métropolitain.

ENGAGEMENTS MAJEURS AMT

PROLONGEMENT DE MÉTRO ▶ En septembre 2013, le gouvernement du Québec a annoncé qu'il priorisait le prolongement de la ligne bleue, avec l'ajout de cinq stations de métro, de Saint-Michel à Anjou. D'après les études réalisées par le Bureau de projet, piloté par le MTQ et l'AMT, le prolongement entraînera un achalandage journalier de plus de 80 000 déplacements effectués en mode électrique. Une fois ce projet terminé, ce sera au tour de la ligne jaune d'être prolongée.

SLR SUR LE NOUVEAU PONT CHAMPLAIN ▶ En avril 2013, le gouvernement du Québec a annoncé la création d'un bureau de projet pour la réalisation du système léger sur rail (SLR) sur le nouveau pont Champlain, dont il a confié la direction à l'AMT. Avec ce projet, environ 30 000 déplacements pourront se faire en heure de pointe en mode électrique.

Le prolongement de la ligne bleue du métro et le SLR sur le nouveau pont Champlain : deux jalons importants du grand chantier de l'électrification des transports collectifs au Québec.



ÉLECTRIFICATION DU RÉSEAU DE TRAINS DE BANLIEUE

LIGNE DEUX-MONTAGNES ▶ Première ligne électrifiée au Canada et toujours en exploitation, modernisée entre 1994 et 1996, cette ligne a fait l'objet de négociations avec le CN concernant son acquisition par l'AMT. La transaction menant à l'acquisition de l'emprise ferroviaire du corridor Deux-Montagnes a finalement été conclue en février 2014.

Des avantages divers – Nous aurons plus de flexibilité pour ajuster nos services à la demande ; nos coûts d'exploitation vont diminuer, notamment en éliminant le loyer annuel ; les locomotives bimodes pourront circuler dans le tunnel Mont-Royal, un élément essentiel à la mise en service du Train de l'Est. Nous appuyons ainsi la stratégie d'électrification des transports collectifs du gouvernement du Québec, qui vise à ce que 95 % des déplacements en transport collectif se fassent en mode électrique d'ici 2030.

TRAIN DE L'EST (LIGNE MASCOUCHE) ▶ Le Train de l'Est utilisera des locomotives bimodes et sa propulsion se fera en mode électrique de la Gare Centrale, à Montréal, à la gare Ahuntsic, le reste du trajet jusqu'à Mascouche se faisant pour l'instant en mode diesel. Cependant, l'ensemble du nouveau tracé, entre Repentigny et Mascouche, a été conçu de manière à pouvoir être électrifié par la suite. En effet, tous les aménagements sont déjà prévus sur le tronçon Nord pour faciliter le recours au mode électrique.

LOCOMOTIVES BIMODES ▶ Le déploiement de nos locomotives bimodes (électriques et diesel) s'est achevé sur notre réseau de trains de banlieue en 2013. Le recours à cette technologie bimode permet une plus grande uniformisation de la flotte de matériel roulant pour faciliter l'exploitation et l'entretien, tout en ouvrant la voie à l'électrification progressive de notre réseau de trains de banlieue.

Depuis plusieurs années, nous travaillons à l'électrification de notre réseau de trains de banlieue. En 2011, une étude de faisabilité confirmait que l'électrification du réseau complet était profitable sur les plans économique et environnemental, les lignes Vaudreuil-Hudson et Saint-Jérôme offrant les potentiels d'électrification les plus intéressants, tout comme le futur Train de l'Est, déjà électrifié sur une partie de son parcours. Pour aller de l'avant, il nous faut cependant la collaboration de tous les partenaires, en particulier des compagnies ferroviaires.

NOTRE STRATÉGIE :

- Prioriser l'électrification des segments dont nous sommes propriétaires
- Prévoir l'électrification des voies pour les projets de développement de notre réseau de trains de banlieue

ÉNERGIE VERTE

CIRCUIT ÉLECTRIQUE ▶ Développé en collaboration avec Hydro-Québec, le Circuit électrique est le premier réseau de bornes de recharge publique pour véhicules électriques au Canada. En 2013, 20 bornes ont été ajoutées aux 20 premières bornes mises à la disposition de la clientèle en 2012. Réparties dans 20 stationnements incitatifs, ces bornes permettent aux détenteurs de véhicules électriques d'y recharger leur voiture tout en profitant des avantages de l'intermodalité, en poursuivant leur route en autobus, métro ou train de banlieue. D'autres partenaires complètent le réseau. Le paiement, très accessible, se fait par carte prépayée.

ORIENTER LE DÉVELOPPEMENT URBAIN SUR LE TRANSPORT COLLECTIF

AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE

MOBILIER URBAIN

Notre nouveau mobilier urbain, signé par le designer Michel Dallaire, est progressivement déployé sur nos sites, au rythme du remplacement du matériel usagé.

VÉLOSTATION

La Vélostation est un stationnement pour vélo de grande capacité, à accès contrôlé, protégé des intempéries et équipé d'outils, mis à la disposition de la clientèle cycliste qui utilise les transports collectifs. La répartition des supports à vélo sur deux étages permet de maximiser l'espace : la superficie au sol est d'une voiture pour 13 vélos. Il s'agit donc d'une véritable solution d'avenir pour optimiser l'espace et développer l'intermodalité entre les transports collectifs et actifs.

Notre projet-pilote de Vélostation a été couronné par un prix dans la catégorie Projet visionnaire, lors de la première édition du concours « Dans l'œil de l'AQTr » de l'Association québécoise des transports (AQTr) en avril 2014.

AXE 3

UN RÉSEAU MÉTROPOLITAIN RAPIDE ET MULTIMODAL

COMITÉS D'AXE

Nous développons des solutions de mobilité cohérentes.

La réalisation des projets de transport collectif s'inscrivant dans un contexte de complexité des enjeux, la Vision 2020 prône la mise en place d'un nouvel outil de concertation métropolitaine, le comité d'axe, afin d'élaborer des solutions de mobilité rassembleuses et cohérentes sur plusieurs axes majeurs de déplacements dans la région.

LES TROIS OBJECTIFS D'UN COMITÉ D'AXE

- Identifier les besoins et les opportunités
- Définir une vision et des objectifs partagés d'amélioration de la mobilité
- Élaborer une stratégie d'intervention avec des solutions de mobilité à court, moyen et long termes

COMITÉ D'AXE A-15 ▶ Après l'adoption de la Charte d'amélioration de la mobilité en avril 2013, le comité directeur s'est entendu, en octobre, sur une stratégie d'intervention sur l'axe A-15 articulée autour d'initiatives à court, moyen et long termes. L'AMT élabore ainsi, en concertation avec ses partenaires, un programme 2013-2015 de voies réservées et mesures préférentielles pour autobus (MPA) qui touche les territoires de Laval et de la couronne nord. Ces interventions s'inscrivent dans le programme d'implantation de voies réservées au transport collectif annoncé par le MTQ en septembre 2013. L'AMT poursuit également les études sur le projet de voies réservées sur l'A-15, en considérant l'intervention majeure prévue par le MTQ sur le pont Gédéon-Ouimet, entre Laval et Boisbriand.

COMITÉ D'AXE TASCHEREAU/ROUTE 132 ▶ Lors de la rencontre de février 2014, le comité directeur a adopté un portrait, un diagnostic et une vision de la mobilité et de l'aménagement sur l'axe Taschereau/Route 132 (volet 1 de la Charte d'amélioration de la mobilité et de l'aménagement). En 2014, les comités directeur et technique travailleront à :

- la définition d'objectifs d'amélioration de la mobilité et de l'aménagement (volet 2)
- l'élaboration d'une stratégie commune d'intervention avec des solutions de mobilité à court, moyen et long termes (volet 3)

COMITÉ D'AXE A-19 ▶ En février 2014, nous avons annoncé le démarrage du comité d'axe A-19, le troisième dans la région. Mis sur pied dans un contexte de forte croissance démographique et urbaine en couronne nord, ce comité permettra de répondre à la hausse attendue des besoins de mobilité dans l'axe. Ce comité prendra également en considération l'opportunité du projet de parachèvement de l'A-19 et d'implantation de voies réservées au transport collectif annoncé par le MTQ en septembre 2013.

LES MEMBRES DU COMITÉ D'AXE

- le Cabinet du ministre des Transports du Québec et le MTQ
- l'AMT
- la CMM
- le ministère du Conseil exécutif (MCE)
- les municipalités de Blainville, Boisbriand, Bois-des-Filion, Laval, Lorraine, Montréal, Rosemère, Sainte-Anne-des-Plaines, Sainte-Thérèse et Terrebonne
- les MRC Thérèse-de-Blainville et Les Moulins
- le CIT Laurentides, le CRT de Lanaudière, la STL, la STM et l'AQTIM

MÉTRO

Nous prolongeons le réseau vers l'est de Montréal.

PROLONGEMENT DU RÉSEAU

GRAND PROJET

Le réseau de métro représente une infrastructure de transport névralgique, avec près de la moitié de l'achalandage annuel en transport collectif dans l'ensemble de la région métropolitaine. Ce mode de transport collectif rapide et de grande capacité exerce un attrait indéniable auprès de la clientèle. C'est pourquoi, en septembre 2013, le gouvernement du Québec annonçait qu'il faisait du prolongement de la ligne bleue du métro de Montréal sa priorité : cinq stations seront ajoutées dans l'est de Montréal, de Saint-Michel à Anjou. Un choix qui représente un jalon important du grand chantier de l'électrification des transports d'ici 2030 ainsi qu'un levier majeur pour le développement économique de l'est de la métropole. Ce projet améliorera de façon significative la desserte en transport collectif dans l'est de Montréal ; il assurera en outre une correspondance avec le service rapide par bus du boulevard Pie-IX.

D'après les études réalisées par le Bureau de projet, piloté depuis 2009 par le MTQ et l'AMT, le prolongement de la ligne bleue entraînera un achalandage journalier de plus de 80 000 usagers, un ajout potentiel de plus de 12 000 logements et la création visée de près de 9000 emplois.

Le Bureau de projet dispose de deux ans pour la réalisation du dossier d'affaires, conformément aux règles établies par la Directive sur la gestion des projets majeurs d'infrastructure publique : il a comme mandats de confirmer l'option choisie pour le prolongement ainsi que l'acceptabilité sociale du projet, d'amener le projet au niveau de conception des infrastructures du métro correspondant à celui d'un avant-projet et d'étudier les mécanismes de financement innovants et les sources de financement complémentaires.

Il poursuit également les études nécessaires au dépôt du dossier d'opportunité pour le prolongement des lignes jaune et orange. Le gouvernement a en effet annoncé qu'une fois les travaux du prolongement de la ligne bleue terminés, il ira de l'avant avec le prolongement de la ligne jaune, à Longueuil.

En 2012, la firme Secor-KPMG a publié un rapport sur la gouvernance des grands projets, dans lequel elle souligne la gestion rigoureuse et responsable de la démarche et de la structure du Bureau de projet mise sur pied dans le cadre du projet de prolongement du métro.

MODE GUIDÉ

Nous travaillons à des solutions durables.

SLR SUR LE NOUVEAU PONT CHAMPLAIN

GRAND PROJET

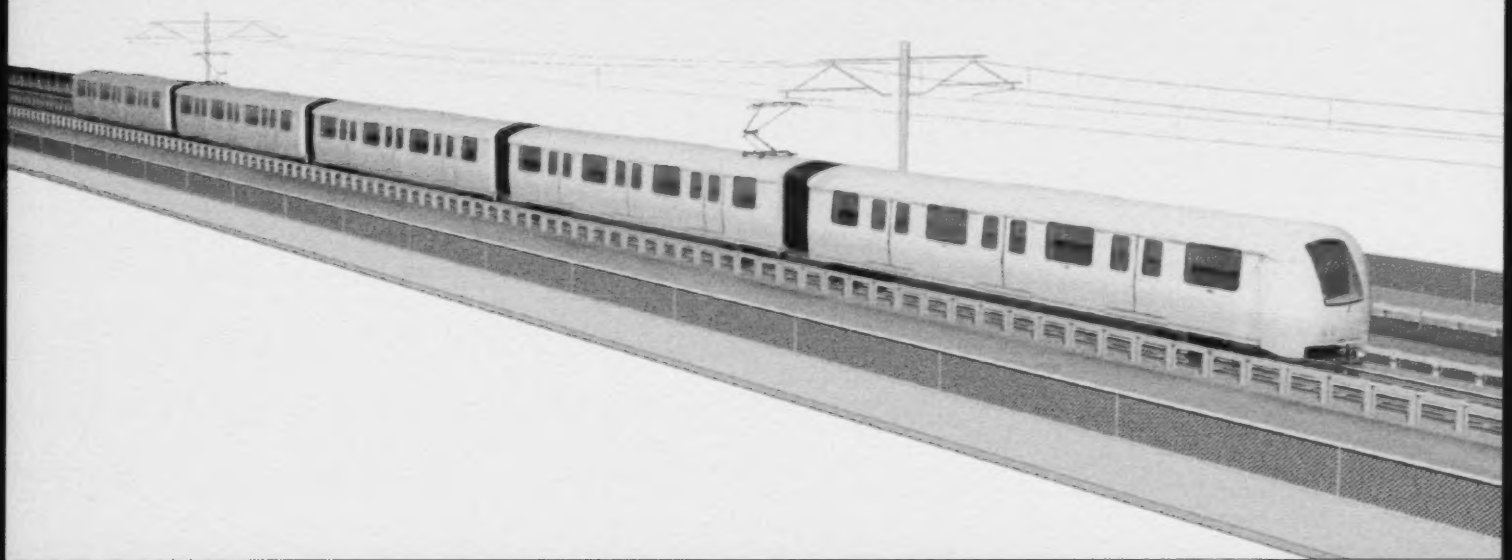
Le pont Champlain est un axe majeur où circulent quotidiennement 200000 personnes, soit 160000 en voitures et 40000 en transport collectif ; inauguré en 1962, ce pont le plus achalandé au Canada joue un rôle clé dans les échanges commerciaux alors que 12000 camions l'empruntent chaque jour, en provenance de plusieurs provinces du Canada. En raison de son usure prématurée, le gouvernement fédéral a annoncé dès 2011 la construction d'un nouveau pont pour 2021, puis en 2013, a devancé la livraison en 2018.

Pour le gouvernement du Québec, la reconstruction du pont représente une occasion idéale de mettre de l'avant un choix responsable, durable et novateur en matière de transport collectif. C'est pourquoi, en avril 2013, il a annoncé qu'il privilégiait un SLR comme mode de transport collectif sur le nouveau pont Champlain. Ce mode de transport rejoint en effet les orientations gouvernementales en matière d'environnement, d'aménagement urbain et de développement économique. Alimenté par l'électricité, c'est un mode de transport écologique qui a la capacité de répondre aux besoins actuels et futurs dans cet axe stratégique déjà fortement sollicité ; il offre un service performant, rapide, sécuritaire et fiable, s'intègre à l'environnement urbain et permet de desservir une large clientèle tout en réduisant les émissions de gaz à effet de serre.

Un bureau de projet est mandaté pour concrétiser la mise en place du projet ; sa direction est confiée à l'AMT, qui mettra à profit son expertise de planification et de promotion des transports collectifs dans la région métropolitaine. Ce bureau a pour mandats de réaliser les études d'avant-projet détaillé, d'assurer la coordination technique du projet de transport collectif avec le projet du nouveau pont Champlain, de déterminer le meilleur mode de réalisation du projet, de gérer le processus environnemental et de constituer le dossier d'affaires, conformément à la Directive sur la gestion des projets majeurs d'infrastructure publique.

Le SLR sur le nouveau pont Champlain représente une grande première au Québec. Formidable carte de visite pour la région, il sera sans aucun doute un inestimable outil de développement pour les 100 prochaines années. De plus, avec ce projet, environ 30000 déplacements pourront se faire en heure de pointe en mode électrique.

VISION DÉVELOPPÉE EN CONCERTATION AVEC LES PARTENAIRES ▸ Le SLR répondra aux besoins de mobilité de la population. Il constituera un levier majeur pour le développement durable de la région. La qualité de l'expérience offerte aux clients du SLR et sa contribution au paysage placeront celui-ci parmi les grandes réalisations québécoises.



AUTOBUS

Nous allégeons la circulation à moindre coût.

UN ENGAGEMENT GOUVERNEMENTAL ▸ Conscient que la congestion routière à Montréal est un problème en constante croissance, le gouvernement du Québec cherche des solutions rapides et financièrement accessibles pour enrayer cette situation. En septembre 2013, il a annoncé un investissement de 84 M$ afin de doubler d'ici 2015 le nombre de voies réservées dans la région métropolitaine de Montréal. En un peu moins de trois ans, environ 208 kilomètres de voies réservées s'ajouteront ainsi aux 209 existants. Ce développement d'envergure sera assumé entièrement par le MTQ, dans le cadre de Mobilité Montréal.

VOIES RÉSERVÉES MÉTROPOLITAINES

Le réseau de voies réservées métropolitaines compte près de 85 km, avec des voies en rive, en contresens ou en site propre. Ces voies sont actuellement utilisées par environ 2 000 véhicules en période de pointe et transportent plus de 100 000 personnes par jour.

À court terme, et pour un investissement somme toute modeste, les voies réservées sont un élément majeur de la fluidité des déplacements dans la région métropolitaine, pour décongestionner la métropole. C'est pourquoi, avec le concours de nos partenaires, nous comptons atteindre un réseau métropolitain de 250 km d'ici 2020, conformément à notre Plan stratégique. Afin d'atteindre cette cible de la Vision 2020, nous avons établi un programme de développement des voies réservées métropolitaines pour 2013-2015, qui s'inscrit dans le cadre du programme d'investissements annoncé en septembre 2013 par le gouvernement du Québec.

Des 208 km d'ajout de voies réservées dans la région de Montréal, une bonne part concernera le réseau métropolitain sous la supervision de l'AMT. Pour que ces mesures soient un succès, il faut poursuivre la démarche de coordination métropolitaine étroite avec les exploitants des différents réseaux d'autobus et le MTQ. Celle-ci vise d'abord à assurer une cohérence dans le développement des voies réservées pouvant être utilisées par plus d'un opérateur, mais également à faciliter le rabattement et la complémentarité aux modes lourds.

Depuis l'annonce gouvernementale, un programme 2013-2015 a été élaboré à partir des opportunités identifiées pour un horizon de réalisation à court terme. Celui-ci pourra être revu

et bonifié annuellement en fonction des nouvelles études et de l'évolution des besoins liés aux effets de la congestion routière. Par ailleurs, les travaux de réalisation ont été séquencés en trois phases, la première phase, qui touche six voies réservées, étant actuellement à l'étape de réalisation des études avantages-coûts, avant le dépôt des demandes d'autorisation finale (DAF) à l'hiver 2014. La réalisation de ces voies réservées de la phase 1 est prévue pour le printemps et l'été 2014. Les échéanciers des lots subséquents sont en cours d'évaluation. Des comités de suivi de projets ont été mis en place avec les partenaires et se tiennent périodiquement.

UNE ÉQUIPE DÉDIÉE

Afin de déployer efficacement ce programme 2013-2015 de réseau de voies réservées dans un échéancier très serré, une équipe entièrement dédiée a été mise en place au sein de l'AMT.

AXES DE TRANSPORT

Nous développons le premier SRB dans la région.

SRB PIE-IX

GRAND PROJET

Le boulevard Pie-IX étant un axe majeur de déplacement métropolitain, il doit impérativement faire l'objet d'une révision en profondeur de son aménagement, pour y créer un corridor de transport collectif qui dispose d'aménagements sécuritaires et agréables, au sein d'un projet urbain socialement acceptable et responsable. Le service rapide par bus (SRB) répond à ces critères : il offre un service d'autobus plus performant qu'une ligne traditionnelle d'autobus, avec une fréquence plus élevée et un temps de parcours plus compétitif, et des conditions sécuritaires pour tous les usagers de la route, qu'il s'agisse de modes actifs, motorisés ou de transport collectif.

Selon l'étude de transport réalisée, il permettrait de bonifier l'offre de transport en commun et de faire passer l'achalandage journalier de 38 000 à 70 000 déplacements dans les deux directions dans l'ensemble de l'axe sur 14 km, allant de l'A-440 à la rue Notre-Dame (10 km à Montréal et 4 km à Laval). Un total de 21 stations (18 à Montréal et 3 à Laval) et deux stationnements incitatifs (1 100 places) seront aménagés. Compte tenu de l'aménagement de la voie réservée au centre du boulevard, ce scénario nécessite une série d'interventions au mobilier urbain (modification de l'éclairage de rue et de la dimension des trottoirs) et à l'aménagement paysager, en plus de la mise à niveau des réseaux d'égout et d'aqueduc. Il est impératif d'assurer une uniformité entre les portions montréalaises et lavalloises du projet, de même que de tisser un lien entre les services d'utilité publique et les planifications de travaux de chacune des municipalités et du MTQ. L'AMT travaille à assurer une cohésion et une séquence logique entre les différents travaux à effectuer sur l'axe Pie-IX.

Dans un souci de concertation et d'efficacité, l'AMT a toujours impliqué tous les partenaires de ce projet que sont Montréal et la STM, Laval et la STL, Urbis et le MTQ. À chaque étape, les élus des arrondissements des villes de Montréal et de Laval ont été consultés et chacune de ces étapes a été franchie une fois le consensus de tous les partenaires établi.

Dans un même ordre d'idée, nous travaillons actuellement à mettre en place un bureau de projet conjoint entre la Ville de Montréal et l'AMT afin de coordonner les travaux. Les différents partenaires s'entendent sur le fait que ce projet crucial pour tout le nord et l'est de Montréal doit être réalisé dans les meilleurs délais.

RABATTEMENT PAR AUTOBUS

GRAND PROJET

TERMINUS CENTRE-VILLE ▶ Depuis plusieurs années, nous cherchons à accroître la capacité d'accueil des services d'autobus circulant dans l'axe du pont Champlain. Or, le terminus Centre-ville (TCV) actuel et son accès routier font face à un problème de saturation important : depuis 2008, nous avons eu recours, comme solution à court terme, à des quais sur rue pour accroître la capacité du terminus. Nous étudions actuellement une solution à moyen terme qui tienne compte du choix gouvernemental d'implanter un SLR entre la Rive-Sud et le centre-ville de Montréal : les nouvelles installations seront conçues avec une durée de vie compatible avec le délai de mise en service du pont Champlain et du SLR y circulant. Par ailleurs, dans le cadre des mesures d'atténuation aux travaux sur l'échangeur Turcot, le MTQ a annoncé la location d'un terrain de stationnement pour servir de lieu d'attente pour les autobus, ce qui diminuera le nombre d'arrêts dans la rue.

GARE D'AUTOCARS DE MONTRÉAL ▶ En juin 2013, nous avons acquis la gare d'autocars de Montréal (GAM). Ce terminus interurbain, qui accueille les lignes d'autocars desservant différentes municipalités du Québec, du Canada et des États-Unis, s'ajoute aux deux autres situés au terminus Cartier, à Laval, et au terminus Longueuil. En outre, ce terminus d'autocars est relié au réseau de métro de Montréal par la station Berri-UQAM, ce qui offre aux clients une intermodalité fonctionnelle entre les réseaux urbain et interurbain. Nous évaluons actuellement les besoins et le potentiel de la GAM afin de préparer un plan d'affaires, qui devra démontrer les possibilités d'accroître l'intermodalité des différentes infrastructures de transport au centre-ville de Montréal et le potentiel de revenus supplémentaires. Ce plan d'affaires devrait être présenté au conseil d'administration de l'AMT au cours de 2014.

TRAINS DE BANLIEUE

SERVICES

Nous menons le Train de l'Est à la mise en service.

TRAIN DE L'EST

GRAND PROJET

D'ici la fin 2014, le Train de l'Est (ligne Mascouche) desservira l'est de Montréal et la couronne nord-est de la région métropolitaine ; il est très attendu par la population vivant sur ce territoire jusqu'ici en manque flagrant de desserte en transport collectif de grande capacité. Ce projet d'envergure comprend, notamment, la construction de dix nouvelles gares, de différents ponts routiers et ferroviaires, de tunnels et passerelles, ainsi que de plusieurs kilomètres de voie ferrée, dont 11 km au centre de l'autoroute 640. Dès sa mise en service, cette ligne pourra accueillir 11 000 passagers par jour, dont près de 30 % qui utilisent actuellement leur automobile.

Avec des travaux de construction achevés à 83,2 % (94,7 % pour le tronçon Nord et 67,9 % pour le tronçon Montréal), le Train de l'Est est maintenant bien visible sur le terrain. Les premiers essais ont commencé au début du printemps 2014, pour une mise en service d'ici la fin de l'automne.

AVANCEMENT DES TRAVAUX EN 2013, EN BREF

Gare Ahuntsic : Reprise des travaux en août. Construction du mur de soutènement. **2013 ▸ Progression des travaux[1] : 4 % – État d'avancement : 34 %.**

Gare Sauvé : Suspension de la construction, le temps que les travaux majeurs soient terminés à la gare Ahuntsic ; reprise des travaux au printemps 2014. **2013 ▸ Progression des travaux : 45 % – État d'avancement : 45 %.**

Gare Saint-Michel–Montréal-Nord : Début des travaux en août. Terrassement du dépose-minute, bétonnage des fondations et début du coffrage de la structure de l'édicule. **2013 ▸ Progression des travaux : 19 % – État d'avancement : 19 %.**

Gare Saint-Léonard–Montréal-Nord : Pose de la passerelle en juin ; aménagement du dépose-minute et du stationnement ; bétonnage du plancher, pose de la toiture et du vitrage. **2013 ▸ Progression des travaux : 19 % – État d'avancement : 89 %.**

Gare Anjou : Réalisation des travaux de finition et début de l'installation des ascenseurs. **2013 ▸ Progression des travaux : 5 % – État d'avancement : 95 %.**

Gare Rivière-des-Prairies : Travaux débutés en mai 2013. Aménagement de la boucle d'autobus et du stationnement ; construction du mur séparant la gare du Centre jeunesse de Montréal ; pose des dalles du quai principal en novembre ; reprise des travaux de finition au printemps 2014 et fin de l'aménagement paysager. **2013 ▸ Progression des travaux : 80 % – État d'avancement : 80 %.**

Gare Pointe-aux-Trembles : Fin du déplacement des couleuvres brunes (espèce menacée) ; appel d'offres octroyé au printemps 2014.

Gare Repentigny : Travaux sur la structure des édicules et bétonnage des escaliers ; travaux d'aménagement du stationnement et pose des dalles du quai ; début de la construction de la passerelle de franchissement des voies. **2013 ▸ Progression des travaux : 21 % – État d'avancement : 75 %.**

Gare Terrebonne (phase 2) : Début des travaux en août. Travaux de terrassement du stationnement ; début de la construction de la structure des édicules et de l'aménagement du quai au centre de l'A-640. **2013 ▸ Progression des travaux : 50 % – État d'avancement : 50 %.**

Gare et garage Mascouche : Travaux d'habillage de l'édicule, des bâtiments administratif et électrique et du garage des trains ; quai achevé, stationnement asphalté et aménagement paysager de la gare terminé ; poursuite de la construction de l'abri des trains et de l'aménagement intérieur des bâtiments. **2013 ▸ Progression des travaux : 71 % – État d'avancement : 96 %.**

Pose de la voie ferrée : La pose de la voie est presque achevée entre Mascouche et Repentigny. Le raccordement de la voie AMT à celle du CN, à la gare Repentigny, est terminé. La signalisation ferroviaire est installée et prête à être testée. **2013 ▸ Progression des travaux : 57 % – État d'avancement : 79 %.**

Système de protection près de l'entreprise General Dynamics : Les dalles de béton du mur de protection ont été posées, la butte et le mur antibruit sont terminés. **2013 ▸ Progression des travaux : 27 % – État d'avancement : 100 %.**

1. Progression par rapport à 2012

Étagement du boulevard Pierre-Le Gardeur (pont routier) ▶ Après quelque deux ans de travaux, le pont d'étagement situé sur le boulevard Pierre-Le Gardeur, à Repentigny, a été ouvert à la circulation en septembre 2013. La construction de cette nouvelle structure d'étagement, comprenant quatre voies, un trottoir et une piste cyclable, était nécessaire pour permettre au Train de l'Est de passer sous le boulevard Pierre-Le Gardeur sans interrompre le trafic automobile important dans le secteur. **2013 ▶ Progression des travaux : 26 % – État d'avancement : 100 %.**

Courbe Gohier ▶ Depuis la fin des travaux majeurs à la jonction de l'Est, les travaux concernent maintenant le réaménagement et l'électrification de la courbe Gohier, qui permettra au Train de l'Est de s'insérer sur les voies de la ligne Deux-Montagnes, vers le tunnel Mont-Royal et la Gare Centrale. L'aménagement de cette courbe progresse bien : deux des trois aiguillages sont posés, et la signalisation est en place. L'assemblage de la voie est en cours, tout comme l'installation de la caténaire sur les mâts. **2013 ▶ Progression des travaux : 50 % – État d'avancement : 65 %.**

TRAVAUX TERMINÉS EN 2012

Insertion Est (pont ferroviaire à la jonction de l'autoroute 640 et de la montée des Pionniers) – Insertion Ouest (pont ferroviaire à la jonction des autoroutes 640 et 25) – Centre de la 640 – Gare Terrebonne (phase 1).

JONCTION DE L'EST ▶ La jonction de l'Est représente le croisement entre les voies ferrées de la ligne Deux-Montagnes et celles de la subdivision Saint-Laurent, où circulent les trains de marchandises du CN. Depuis plusieurs années, les conflits de croisement freinaient l'expansion de la ligne Deux-Montagnes. En prévision de la mise en service du Train de l'Est, le croisement entre les deux voies devait impérativement être étagé : la voie de la subdivision Saint-Laurent a été surélevée et celle de la ligne Deux-Montagnes abaissée. Des voies de déviation temporaires ont été mises en place à l'été 2011 afin de maintenir le service durant les travaux de construction de l'étagement, qui ont pris fin en octobre 2013. Les travaux de démantèlement de ces voies temporaires se poursuivront en 2014.

Nous faisons converger les besoins en transport.

PLAN DE MOBILITÉ DE L'OUEST

GRAND PROJET

Afin de définir le projet optimal de transport collectif pour faciliter les déplacements dans l'ouest de l'île de Montréal, tout en desservant l'aéroport Pierre-Elliott-Trudeau, l'AMT et le MTQ ont mis en place en 2012 un processus de travail concerté sur les enjeux stratégiques associés à l'amélioration de la mobilité des personnes dans l'ouest de l'île de Montréal ; ce travail se fait au sein d'un Bureau des partenaires du Plan de mobilité de l'Ouest (PMO), dont le but est de réaliser un plan de travail et un échéancier détaillé des besoins et des enjeux de mobilité.

Le comité technique a procédé à une évaluation exhaustive des besoins de mobilité sur le territoire de l'ouest de l'île. Le comité directeur du PMO s'est appuyé sur cette étude pour adopter un modèle de besoins de mobilité pour le territoire concerné. Les scénarios de desserte multimodaux retenus ont fait l'objet d'une évaluation multicritères et d'analyses de la valeur en vue d'identifier le ou les scénarios de desserte à privilégier.

ÉVOLUTION DES BESOINS DANS L'OUEST DE L'ÎLE

- + 74 000 personnes d'ici 15 ans, s'ajoutant aux 370 000 actuelles
- + 36 % de déplacements en transport collectif depuis 1998
- + 27 % de déplacements en train de banlieue depuis 1998
- Travaux sur le réseau routier
- Congestion en croissance

PARTIES PRENANTES ▶ AMT, MTQ, Aéroport de Montréal, AQTIM, Cité de Dorval, CMM, CN, CP, municipalités de l'ouest, SQI, STM, VIA Rail, Ville de Montréal

Les résultats de l'ensemble des analyses et évaluations menées par le comité technique ont été présentés au comité directeur en décembre 2013. Lors de cette rencontre, les membres de ce comité ont indiqué que des informations complémentaires étaient nécessaires avant de présenter le dossier au sein de leurs organisations respectives pour recommandation. Avant de mener le projet au stade du dépôt d'un dossier d'opportunité (DO), le comité directeur doit impérativement obtenir un consensus quant au scénario de desserte optimal préconisé.

MATÉRIEL ROULANT

DÉPLOIEMENT DES VOITURES 700 ▶ Planifiée depuis 2009, la révision des voitures de la série 700 a nécessité divers travaux d'ordre technique et esthétique : la vérification des systèmes d'attelage, de bogie et de suspension, l'ouverture automatisée des portes de circulation entre les voitures, l'harmonisation des informations destinées à la clientèle et aux communications opérationnelles dans le respect des normes ferroviaires, les aménagements pour rendre les voitures accessibles aux personnes à mobilité réduite, l'amélioration des installations pour le transport des vélos, le remplacement des revêtements du sol, des sièges et des murs, avec un nouvel habillage extérieur et un nouveau design intérieur, etc. Ces voitures, modernisées, se rapprochent du niveau de qualité et de fiabilité des voitures de série 3000 afin d'offrir une expérience client la plus agréable et uniforme possible sur l'ensemble du réseau de l'AMT. La première rame rénovée a été mise en service en septembre 2013 sur la ligne Candiac, le déploiement des autres voitures s'étant fait jusqu'en mars 2014.

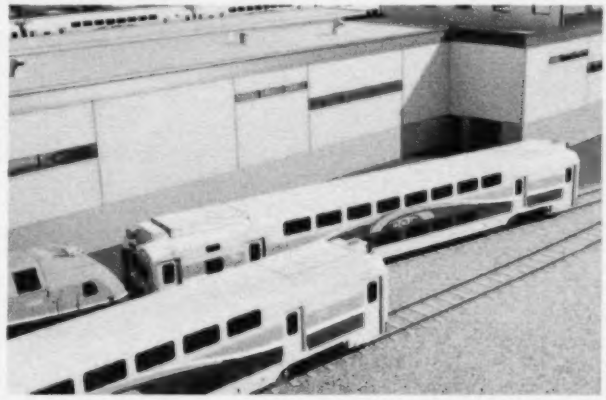
Nous nous dotons de centres d'entretien performants.

CENTRES D'ENTRETIEN

Pour répondre à la fois à la pénurie de fournisseurs de service d'entretien du matériel roulant et à l'accroissement des besoins de l'AMT, deux sites d'entretien des trains de banlieue sont en cours d'élaboration.

GRAND PROJET

CENTRE D'ENTRETIEN LACHINE ▶ Acquis par l'AMT en 2009, le site de Lachine (cour Sortin) accueille depuis 2010, en partenariat avec Bombardier, l'entretien des trains des lignes Candiac, Vaudreuil-Hudson et Saint-Jérôme. Après un appel de qualification lancé la même année, les travaux de construction d'un centre d'entretien moderne ont débuté en 2012. Les travaux sont maintenant très avancés. Une fois opérationnel, en 2015, le site destiné aux trains roulant sur le réseau du CP permettra de recevoir une douzaine de rames en garage extérieur, en plus des installations suivantes : un atelier d'inspection pour une rame, un atelier de réparations pour deux locomotives et deux voitures, et un lave-train automatisé. Les installations d'entretien seront à la fine pointe de l'industrie et comporteront des équipements lourds comme un pont roulant de 30 tonnes, une table de découplage de 100 tonnes, un lavage à pression vapeur, etc.



GRAND PROJET

CENTRE D'ENTRETIEN POINTE-SAINT-CHARLES ▶ Le site des anciens ateliers du CN à Pointe-Saint-Charles servira à l'entretien des trains circulant sur le réseau CN à destination de la Gare Centrale. Le matériel roulant est actuellement garé à la Gare Centrale en attendant la finalisation du site. En 2013, un appel de qualification a été lancé pour la conception, la construction et le financement du centre d'entretien. Après l'analyse des candidatures reçues, un appel de propositions sera lancé au cours de l'année 2014 aux quatre meilleurs candidats. Les travaux, d'une durée de deux ans, devraient débuter au cours de l'année 2015. Une fois opérationnel, le site pourra recevoir 21 rames en garage extérieur, en plus des installations suivantes : un atelier d'inspection pouvant recevoir deux rames complètes, un atelier de réparations pour trois locomotives, trois voitures multi-niveaux et deux couples de MR-90, un lave-train automatisé et un atelier de profilage de roues pour l'ensemble de la flotte.

CRÉATION D'UN CENTRE DE FORMATION ▶ En septembre 2013, l'AMT a signé un protocole d'entente avec le Regroupement économique et social du Sud-Ouest (RESO) concernant la création d'un centre de formation de la main-d'œuvre de l'industrie ferroviaire. Cette initiative s'inscrit dans le projet de mise sur pied du centre d'entretien Pointe-Saint-Charles, qui créera 1 650 emplois directs et indirects durant la construction et 170 emplois permanents dès la mise en service. Ce partenariat entre le RESO et l'AMT a pour but de favoriser l'embauche locale, en plus d'assurer la relève de la main-d'œuvre spécialisée et qualifiée dans le domaine ferroviaire sur le marché de l'emploi. L'AMT s'est engagée à fournir les espaces nécessaires à la formation ainsi qu'un accès à l'équipement du futur centre d'entretien Pointe-Saint-Charles. Pour sa part, le RESO aura la responsabilité d'établir des ententes avec les établissements d'enseignement pour organiser la formation et en fera la promotion à travers ses réseaux.

INFRASTRUCTURES

INFRASTRUCTURES CP ▶ Au cours de 2013, des travaux majeurs ont été effectués sur le réseau du CP pour accroître la fiabilité du service actuel et développer les infrastructures nécessaires à de futures améliorations de service. Les travaux d'infrastructures sur les voies ont été planifiés de façon à minimiser leurs conséquences sur le service des lignes Vaudreuil-Hudson, Saint-Jérôme et Candiac. Cependant, le réseau a connu des ralentissements et plusieurs interruptions de service durant les fins de semaine. Un service d'autobus a été mis en place pendant ces interruptions.

GARE LONGUEUIL–SAINT-HUBERT ▶ Cette gare a ouvert ses portes en août 2013. Dans son nouvel aménagement, la gare est pourvue de deux quais permanents en asphalte et béton, permettant d'accommoder une locomotive et un train de 10 voitures, comparativement à 4 dans l'installation temporaire. Le quai nord, soit le quai principal, est maintenant équipé d'abris pour les clients et de panneaux à affichage dynamique pour transmettre de l'information aux voyageurs sur les horaires et l'état du service. Un tunnel piétonnier passant sous les voies ferrées a également été aménagé afin de permettre à la clientèle de circuler d'un quai à l'autre de façon sécuritaire ; la gare est accessible à partir des deux stationnements, nord et sud, au moyen de trottoirs, d'escaliers et de deux édicules avec ascenseurs. La gare est située à proximité du réseau cyclable de Longueuil et des passages piétonniers ont été aménagés pour faciliter l'accessibilité par transport alternatif. Une boucle d'autobus ainsi qu'une aire de dépose-minute ont été réalisées. La gare est maintenant desservie de part et d'autre du chemin de Chambly par deux stationnements incitatifs : mis en service en août, le nouveau stationnement sud a été aménagé avec 323 places ; le stationnement nord, aménagé de façon permanente, a été rouvert en octobre. Les travaux de finition (installation et mise en fonction des ascenseurs, aménagements paysagers, pose de l'œuvre d'art, etc.) seront achevés au printemps.

Avec la mise en service des nouveaux aménagements de la gare Longueuil–Saint-Hubert, la ligne Mont-Saint-Hilaire est maintenant entièrement pourvue d'installations permanentes.

GARE DU CANAL ▶ Dans le cadre des mesures d'atténuation liées aux travaux sur l'échangeur Turcot, le MTQ a annoncé la construction de la nouvelle gare du Canal (Lachine-Victoria). Cette gare temporaire sera aménagée avec un stationnement incitatif d'environ 150 places. Des discussions sont en cours pour la location d'un terrain afin d'y aménager le stationnement. Le comité de direction de l'AMT a entériné le nom officiel de cette gare sur la ligne Candiac, soit la gare du Canal, ce qui permettra d'éviter toute confusion avec l'autre gare de Lachine sur la ligne Vaudreuil-Hudson. Des analyses environnementales ont été entamées en 2013 ; des études de circulation et d'achalandage seront aussi réalisées en 2014. L'avant-projet définitif a été terminé en février 2014 ; les plans et devis seront réalisés au cours de 2014 pour une mise en service en 2015.

CAPACITÉ DU TUNNEL MONT-ROYAL ▶ Mis en service en 1918, le tunnel Mont-Royal sert de lien ferroviaire jusqu'à la Gare Centrale, pour les trains de la ligne Deux-Montagnes, et bientôt pour ceux du Train de l'Est, qui seront propulsés par des locomotives bimodes. Depuis février 2014, l'AMT en est le propriétaire. Depuis plusieurs années déjà, nous travaillons à l'amélioration continue de la sécurité de ce tunnel. Le programme Réno-Tunnel s'inscrit dans ce processus. Les travaux se déroulent en deux séquences.

Réno-Tunnel (phase 1) : En 2013, une nouvelle signalétique d'urgence a été installée, un véhicule d'intervention d'urgence rail-route a été commandé et le nouvel équipement de radiocommunication est arrivé. Des tests sont en cours pour sélectionner une unité de ventilation temporaire, chargée d'évacuer les fumées éventuelles. Nous allons aussi procéder à l'installation de trottoirs d'évacuation supplémentaires en 2014.

Réno-Tunnel (phase 2) : Cette phase comprend des travaux de plus grande envergure, qui sont assujettis à la Politique-cadre des grands projets d'infrastructures publiques, remplacée depuis par la Directive sur la gestion des projets majeurs d'infrastructure publique. En 2013, nous avons donc finalisé l'avant-projet définitif et commencé la rédaction du dossier d'affaires initial (DAI). Le projet touche à la modernisation du système de ventilation d'urgence fixe et du système de détection incendie/CO/fumée, ainsi qu'à l'ajout de systèmes de détection d'intrusion et d'échauffement de pièces.

GOUVERNANCE 2013

MANDATS, TERRITOIRE, PARTENAIRES

NOS MANDATS

- Planifier, coordonner, intégrer et faire la promotion des services de transport collectif, en étroite collaboration avec nos partenaires
- Exploiter le réseau de trains de banlieue et le réseau de transport métropolitain par autobus
- Contribuer à l'amélioration de l'efficacité des routes qui ont une vocation métropolitaine
- Planifier et construire tout prolongement du réseau de métro
- Participer au financement de l'exploitation des services des 14 organismes de transport de la région
- Soutenir financièrement les Services métropolitains de transport adapté (STA) participant au Programme d'aide métropolitaine au transport adapté
- Offrir aux partenaires notre expertise et des outils qui répondent aux besoins divers en matière de financement et de gestion des déplacements

NOTRE TERRITOIRE

Notre territoire regroupe 83 municipalités et la réserve indienne de Kahnawake ; il s'étend de Saint-Jérôme à Saint-Jean-Baptiste dans l'axe nord/sud et de Hudson à Contrecœur dans l'axe est/ouest.

NOS PARTENAIRES EN TRANSPORT COLLECTIF

Ministère des Transports du Québec

14 organismes de transport œuvrant dans la région métropolitaine de Montréal :

3 sociétés de transport :
Réseau de transport de Longueuil (RTL)
Société de transport de Laval (STL)
Société de transport de Montréal (STM)

9 conseils intermunicipaux de transport (CIT) :
CIT Chambly-Richelieu-Carignan
CIT Haut-Saint-Laurent
CIT La Presqu'Île
CIT Laurentides
CIT Le Richelain
CIT Roussillon
CIT Sorel-Varennes
CIT du Sud-Ouest
CIT de la Vallée-du-Richelieu

1 conseil régional de transport (CRT) : CRT de Lanaudière

1 municipalité qui organise seule ses services de transport collectif : Ville de Sainte-Julie

Association québécoise du transport intermunicipal et municipal (AQTIM)

12 Services de transport adapté (STA)

NOS PARTENAIRES MUNICIPAUX

83 municipalités situées sur notre territoire et la réserve indienne de Kahnawake
12 municipalités régionales de comté (MRC)
2 conseils d'agglomération (Montréal et Longueuil)
Communauté métropolitaine de Montréal (CMM)

NOS PARTENAIRES GOUVERNEMENTAUX

Ministère des Finances du Québec (MFQ)
Ministère des Affaires municipales et de l'Occupation du territoire du Québec (MAMROT)
Ministère du Développement durable, de l'Environnement et de la Lutte aux changements climatiques du Québec (MDDELCC)
Secrétariat du Conseil du trésor du Québec
Société québécoise des infrastructures (SQI)
Transports Canada
PPP Canada

LE CONSEIL D'ADMINISTRATION

Nicolas Girard
Président-directeur général
Président du conseil d'administration de l'AMT

Nommé par décret le 26 septembre 2012
Entré en fonction le 9 octobre 2012

Robert Panet-Raymond
Professeur associé, École Polytechnique de Montréal
Président du comité d'audit de l'AMT
Membre du comité de gestion des projets majeurs de l'AMT

Nommé le 30 octobre 2013 pour un mandat de quatre ans, en remplacement de Céline Carreau

Suzanne Lareau
Présidente-directrice générale, Vélo Québec
Membre du comité d'audit de l'AMT
Membre du comité de gestion des projets majeurs de l'AMT

Nommée le 30 octobre 2013 pour un mandat de quatre ans, en remplacement de Louise Fechner

Jacinthe Charbonneau
Consultante indépendante, spécialisée en financement d'infrastructures et de services publics
Présidente du comité de gestion des projets majeurs de l'AMT
Membre du comité d'audit de l'AMT

Nommée le 30 octobre 2013 pour un mandat de quatre ans, en remplacement de Martine Corriveau-Gougeon

Aref Salem
Membre du comité exécutif de la Ville de Montréal, responsable du transport, Conseiller de la Ville, district de Norman-McLaren à Saint-Laurent

Nommé le 23 janvier 2014 pour un mandat de quatre ans, en remplacement de Réal Ménard

Paul Larocque
Maire de la Ville de Bois-des-Filion, préfet de la MRC de Thérèse-De Blainville et président de la Commission du transport de la CMM

Nommé le 24 avril 2014 pour un mandat de deux ans, en remplacement de Guy Pilon

Depuis le début de nos activités le 1er janvier 1996, nous avons pour mission d'accroître les services de transport collectif afin d'améliorer l'efficacité des déplacements des personnes dans la région métropolitaine de Montréal. Pour remplir ce rôle, nous bénéficions d'un statut d'agence gouvernementale à vocation métropolitaine et relevons du ministre des Transports du Québec.

Notre conseil d'administration (CA) est composé de sept membres. En vertu de l'article 5 de la Loi sur l'Agence métropolitaine de transport, le gouvernement du Québec nomme le président du CA, également président-directeur général, ainsi que trois personnes issues des milieux socioéconomiques. Le Conseil de la CMM désigne quant à lui trois représentants parmi ses membres, soit un représentant de la Ville de Montréal, et, en alternance, un représentant de la Ville de Longueuil et de la Ville de Laval, ainsi qu'un représentant de toutes les autres municipalités de la couronne nord et de la couronne sud de Montréal.

Au cours des 13 séances tenues en 2013, notre CA a adopté 314 résolutions, par rapport à 341 en 2012. Le comité d'audit s'est réuni à sept reprises, ce qui lui a permis notamment de superviser efficacement nos processus de gestion financière. Un comité de gestion des projets majeurs a été créé en 2013 ; la première réunion s'est tenue en janvier 2014.

Caroline St-Hilaire
Mairesse de Longueuil, vice-présidente du comité exécutif de la CMM

Nommée le 27 février 2014 pour un mandat de deux ans, en remplacement de Jean-Jacques Beldic

Michel Fortier
Secrétaire général et vice-président, Affaires corporatives et juridiques

Nommé en date du 10 avril 2014

L'ÉQUIPE DE DIRECTION

Daniel Bergeron
Vice-président, Information stratégique et affaires métropolitaines

Michel Fortier
Secrétaire général et vice-président, Affaires corporatives et juridiques

Stéphane Lapierre
Vice-président, Opérations
(après la fusion en décembre 2013 des vice-présidences Exploitation et Sûreté)

Tim Marinier
Vice-président, Ingénierie et construction

Pierre-Luc Paquette
Vice-président, Communication et marketing

Marie-Claude Soucy
Vice-présidente, Administration et finances, et trésorière

Michel Veilleux
Vice-président, Planification et innovations

Robert Poëti
Ministre des Transports du Québec

Conseil d'administration

Olivier Beauregard
Directeur, Audit interne

Nicolas Girard
Président-directeur général

ACCÈS AUX DOCUMENTS ET PROTECTION DES RENSEIGNEMENTS PERSONNELS

Étant assujettis à la Loi sur l'accès aux documents des organismes publics et sur la protection des renseignements personnels, nous avons mis en place toutes les procédures nécessaires afin de nous assurer du respect de cette loi et du Règlement sur la diffusion de l'information et sur la protection des renseignements personnels adopté en vertu de celle-ci.

DEMANDES FORMULÉES EN 2013 (en vertu de la loi sur l'accès)

Réponses fournies aux demandes	Demandes
Demandes acceptées	17
Demandes partiellement acceptées	5
Demandes refusées	10
Demandes pour lesquelles l'AMT ne détenait aucun document	3
Demande qui relevait davantage de la compétence d'un autre organisme	–
Demandes ayant fait l'objet d'une demande de révision devant la Commission d'accès à l'information	3

GESTION DES ACTIVITÉS

Pour gérer au mieux son important portefeuille de projets, l'AMT a retenu en 2012 la méthodologie de Gestion de projets standardisée (GPS), basée sur les meilleures pratiques de l'industrie : elle intègre l'ensemble des processus associés à la gestion de projets, tient compte des normes, politiques ou programmes auxquels plusieurs de nos projets sont assujettis, dont la Directive sur la gestion des projets majeurs d'infrastructure publique. Elle nous permet de mieux gérer les enjeux et les risques de façon efficace et proactive, de tenir compte de l'environnement évolutif et de s'adapter aux impondérables du moment.

Le déploiement de la GPS se poursuit : en 2013, une Politique relative à la gestion de projets a été approuvée par le CA. Cette politique définit le cadre de gouvernance et le cycle de vie applicable aux projets. Dans le cadre de la mise en œuvre de cette politique, le comité de gestion des projets majeurs a été créé pour assister le CA en ce qui concerne la gestion des grands projets.

Le rapport du Vérificateur général de Québec, émis en 2013, reconnaît que les nouveaux processus définis par l'AMT en matière de gestion de projets s'inspirent des meilleures pratiques de l'industrie.

RESSOURCES HUMAINES

LOI SUR L'ACCÈS À L'ÉGALITÉ EN EMPLOI ▶ En 2013, nous avons presque terminé l'implantation des différentes mesures et actions inscrites à notre programme. De ce fait, plusieurs de nos pratiques et activités liées, entre autres, à la dotation sont maintenant adaptées afin de mieux répondre aux obligations de la Loi. Pouvant ainsi faire une meilleure analyse de notre organisation, nous serons davantage en mesure de veiller au maintien de l'égalité en emploi.

EFFECTIFS ▶ Après quelques années de forte croissance organisationnelle, nos différentes équipes se sont stabilisées durant la dernière année. Cependant, afin de réaliser l'objectif budgétaire de 2014, nous avons dû effectuer une série de compressions financières, dont une réduction de notre personnel. Ainsi, pour la première fois dans l'histoire de l'AMT, nous avons réduit nos effectifs de l'équivalent d'une trentaine de postes à temps plein, soit 5% du personnel. Notre équipe actuelle est composée de plus de 440 employés, professionnels et engagés par la cause du transport collectif.

MOBILISATION ▶ Un sondage sur la mobilisation du personnel a été réalisé en juin 2013. Nous y avons remarqué une forte croissance de l'indice global comparativement à l'exercice précédent, réalisé en 2008. Il en ressort également que nos employés apprécient fortement l'ambiance de travail, les défis professionnels et l'équilibre vie-travail que nous offrons. Par contre, et malgré une amélioration depuis les dernières années, nous devons continuer à déployer des efforts pour améliorer nos processus d'affaires et la cohésion au sein de la vie d'un projet.

COMMUNICATION INTERNE ▶ L'accent a été mis en 2013 sur l'optimisation du dialogue entre les employés, les gestionnaires et la direction. La mise sur pied de trois forums annuels pour les employés, de plusieurs rencontres destinées aux gestionnaires ainsi que d'une vingtaine de déjeuners-causeries avec le président-directeur général a permis de multiplier les occasions d'interaction et d'ainsi développer de véritables tribunes de communication bidirectionnelles où les dirigeants comme les employés sont appelés à jouer un rôle déterminant dans la communication interne. Les différentes unités d'affaires de l'AMT ont aussi été accompagnées dans des projets organisationnels majeurs nécessitant une gestion optimale des communications et du changement.

LIGNE DE SIGNALEMENT ▶ En vue de renforcer l'éthique au sein de son organisation et de consolider la confiance des citoyens dans l'intégrité de son administration, l'AMT a mis en place, en décembre 2012, un mécanisme permettant le signalement de tout acte présumé de fraude ou d'irrégularité. Le mécanisme prend la forme d'une ligne téléphonique (1 855-AMT-5477) dédiée, gérée par une firme externe indépendante. Il s'agit d'un outil simple, confidentiel et facilement accessible, pouvant être utilisé par toute personne ayant de bonnes raisons de penser qu'un acte frauduleux ou une irrégularité a été commis ou est sur le point de l'être.

RESPONSABILITÉ SOCIALE

POLITIQUE LINGUISTIQUE ▶ En tant qu'organisme gouvernemental, l'AMT est assujettie à la Charte de la langue française. C'est pourquoi, dès sa création, elle s'est dotée d'une Politique linguistique, qui détermine et fait connaître à tout son personnel de quelle manière cette Charte doit s'appliquer au sein de l'organisme, concernant ses activités, tout en privilégiant le français comme langue de travail. Par ailleurs, en 2011, le gouvernement du Québec s'est doté d'une nouvelle Politique gouvernementale relative à l'emploi et à la qualité de la langue française dans l'administration. En conséquence, l'AMT a entamé en 2013 le processus de révision de sa Politique linguistique, révision qui doit être validée par l'Office québécois de la langue française avant d'être adoptée par le CA de l'AMT en 2014. Une fois l'exercice terminé, nous déterminerons un plan d'action, qui sera suivi d'une reddition de comptes en matière linguistique.

PARTENARIATS, DONS ET COMMANDITES ▶ Dans le cadre de notre programme de dons et commandites, nous appuyons une cinquantaine d'organisations encourageant, par leurs initiatives, les déplacements en transports actif et collectif, comme l'AQTr, le CRE-Montréal et la Fondation québécoise en environnement (FQE).

Par ailleurs, les partenariats développés par l'AMT consolident les liens avec les acteurs en développement durable. Par exemple, nous avons collaboré avec Équiterre à développer le réseau des Fermiers de famille, qui offre dans plusieurs stationnements incitatifs de l'AMT l'accès à des paniers de légumes biologiques durant la saison estivale.

De plus, afin d'inciter à l'utilisation du transport collectif en dehors des heures de pointe et de soutenir le rayonnement de l'AMT dans la population en général, nous avons contribué au Festival Classica à Saint-Lambert, à la Nuit de la peinture de Deux-Montagnes, ainsi qu'à la Foire de l'environnement et de l'habitation saine.

SANTÉ ET MIEUX-ÊTRE ▶ En 2013, nous avons créé un Comité santé et mieux-être qui s'est doté d'un plan d'action 2013-2014-2015. Les principaux objectifs de ce comité sont de :

- sensibiliser les employés à l'importance de la santé globale et promouvoir de saines pratiques de travail et habitudes de vie
- faciliter la pratique d'activités physiques, de bonnes habitudes nutritionnelles et le maintien d'un équilibre travail et vie personnelle
- assurer une synergie avec les différents comités existants, en lien avec les différentes activités du Comité santé et mieux-être.

Le comité a organisé le Défi du président, tenu le 4 mai 2013, qui avait pour but d'inciter les employés à participer à la course du Défi YMCA. Les profits générés ont servi à soutenir les initiatives communautaires du centre YMCA Hochelaga-Maisonneuve.

PRIX EN 2013

Six prix ont couronné le travail de l'AMT dans des domaines variés comme la mobilité durable, l'électrification, la construction, la sécurité, le marketing ou encore les médias sociaux. Signe de l'expertise et du leadership de l'AMT dans un grand nombre de domaines !

Grand prix d'excellence en transport de AQTr
Catégorie : Mobilité durable
Dossier : **Mesures d'atténuation**

Grand prix d'excellence en transport de AQTr
Catégorie : Coup de Cœur
Dossier : **CLIC, le covoiturage branché (corécipiendaire avec la STL)**

Prix de leadership des entreprises de l'ACTU
Catégorie : Communications et marketing
Dossier : **L'AMT travaille pour vous**

Rail Safety and Security Excellence
Awards Program de l'APTA
Catégorie : Rail Security Awards
Dossier : **Le guide d'intervention en milieu ferroviaire**

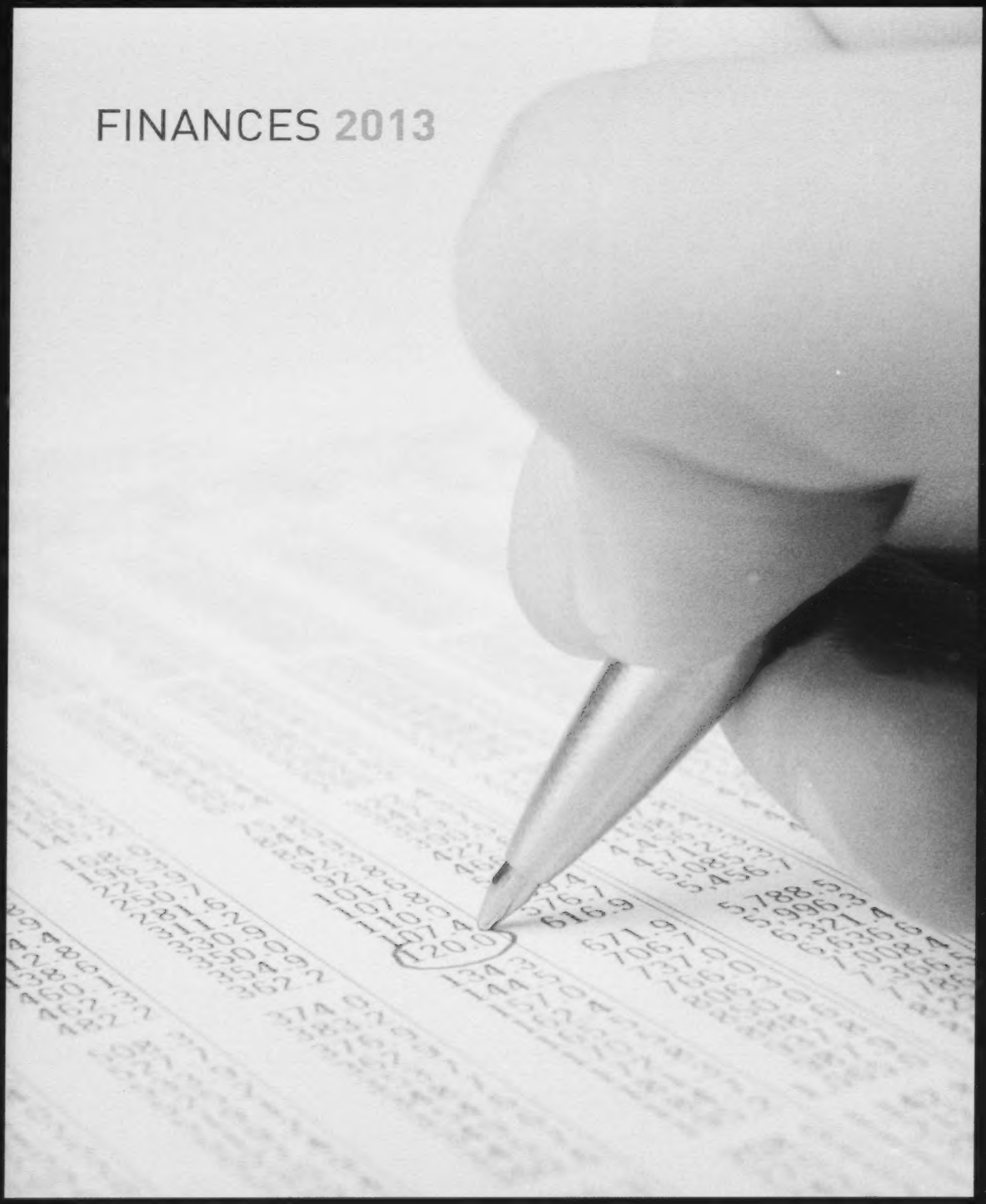
Première place aux Adwheel Awards de l'APTA
Catégorie : Médias sociaux (comptes Twitter)
Dossier : **Comptes de lignes de trains de banlieue**

Armatura de l'Institut d'Acier d'Armature du Québec
Catégorie : Génie civil
Dossier : **Construction de l'insertion Est du Train de l'Est**

Photo : Normand Hubert-Beau/Groupe NH Photographes

Marc des Rivières, secrétaire-trésorier (AQTr) et directeur de la division du transport (Ville de Québec)
Claude Carette, directeur des Transports (Ville de Montréal) et président du jury d'honneur
Dominique Lacoste, PDG (AQTr)
Michel Veilleux, VP Planification et innovations (AMT)
Pierre-Luc Paquette, VP Communications et marketing (AMT)
Anne-Marie Leclerc, sous-ministre adjointe, Direction générale, Infrastructures et technologies (MTQ)
Jean Mastropietro, président du CA (AQTr) et VP Développement Transport (Dessau)

FINANCES 2013



FAITS SAILLANTS 2013

Avec des revenus de 405,4 M$ et des charges de 445,5 M$ pour l'exercice financier se terminant le 31 décembre 2013, l'AMT a enregistré un déficit cumulé de 40,1 M$. Ce déficit démontre clairement le financement insuffisant des activités, pour lequel l'AMT effectue de nombreuses démarches auprès des différentes instances.

Le déficit du Fonds d'immobilisations est de 45,3 M$ pour 2013. Le Fonds d'exploitation génère pour sa part un surplus de 5,2 M$. L'information relative aux résultats de chacun des fonds se retrouve à la note 28 des états financiers.

RÉSULTATS

Fonds d'exploitation

REVENUS ▶ Établis à 259,6 M$ en 2013, les revenus du Fonds d'exploitation sont en hausse de 11,2 M$ par rapport à 2012. Cette hausse provient entre autres d'une augmentation de 4,1 M$ des contributions municipales aux trains de banlieue ; ce revenu évolue proportionnellement avec le niveau des charges engagées pour l'exploitation des trains de banlieue. Pour leur part, les revenus en provenance des usagers de ce service de trains sont en hausse de 2,9 M$, entre autres en raison de la croissance de l'achalandage due en partie à l'ajout de près de 20 % de services sur la ligne Saint-Jérôme. Ces nouveaux services ont été rendus possibles à la suite d'investissements importants dans les infrastructures ferroviaires de cette ligne afin de desservir la clientèle de la couronne nord. De plus, la hausse moyenne des tarifs d'environ 3 % a permis de constater approximativement 1,6 M$ de revenus supplémentaires.

Un gain non récurrent de 1,1 M$ sur une créance en litige permet d'expliquer en partie l'augmentation des autres revenus de 2,7 M$. La balance de la variation résulte de l'application en 2013 d'une nouvelle méthode de facturation des coûts engagés par l'AMT pour la gestion des billetteries métropolitaines, des distributrices automatiques de titres et des programmes d'abonnement. Cette nouvelle approche s'harmonise directement avec la notion de frais de commissions appliquée pour l'ensemble des autres canaux de vente de titres, respecte le principe guidant la répartition et simplifie considérablement les mécanismes d'évaluation.

Les remises gouvernementales provenant de la taxe sur l'essence ont permis à l'AMT de générer 1,2 M$ de revenus supplémentaires ; cette hausse découle entre autres du nombre plus élevé de mandataires inscrits dans la région métropolitaine et des ajustements à la suite des vérifications de la part du gouvernement du Québec.

En 2012, l'AMT a bénéficié d'un ajustement rétroactif de 2,1 M$ pour des contributions au Programme d'aide gouvernementale à l'amélioration des services en transport en commun (PAGASTC), tandis que le montant accordé en 2013 est plafonné à 8 M$. Cependant, l'ajout de services généré par l'AMT depuis le début d'application du programme dépasse largement les montants qui lui sont accordés.

CHARGES ▶ Établies à 254,4 M$ en 2013, les charges du Fonds d'exploitation ont augmenté de 14,0 M$ par rapport à la même période l'an dernier.

La plus forte hausse provient des coûts attribuables aux trains de banlieue pour 10,2 M$. Plusieurs facteurs expliquent cette hausse, notamment l'impact des services additionnels sur la ligne Saint-Jérôme (1,2 M$) et l'indexation (0,9 M$) des contrats d'exploitation. De plus, l'AMT a procédé à d'importants travaux de maintien d'actifs sur ses voitures 2000 en 2013, en plus d'avoir amélioré considérablement la fiabilité de ses voitures MR90. Ces efforts ont fait augmenter les coûts de pièces consommées de 2,8 M$ par rapport à l'exercice précédent. L'internalisation des inspecteurs explique en majeure partie l'augmentation de 2,6 M$ des charges salariales allouées à l'activité de trains de banlieue. Cette initiative a été prise afin d'uniformiser, de personnaliser et d'améliorer le service offert à la clientèle.

Les coûts associés au mandat de coordination métropolitaine de l'AMT ont augmenté de 3,5 M$ par rapport à l'exercice 2012. En plus du transfert des coûts des billetteries métropolitaines présentés l'année dernière dans les équipements métropolitains (2,9 M$), l'AMT a commencé en 2013 la réalisation de la 10e enquête Origine-Destination. Les coûts engagés au cours de l'exercice s'élèvent à 1,5 M$, et s'échelonneront au courant de 2014. L'enquête vise à dresser un portrait détaillé de la mobilité des personnes de la région métropolitaine.

BUDGET 2014 ▶ La Loi sur l'AMT nous oblige à présenter un budget d'exploitation sans déficit. Dans un contexte de ressources financières limitées, nous avons été dans l'obligation, en 2013, d'appliquer d'importantes compressions d'effectifs, de l'ordre de 5 %, et nous avons procédé à une rationalisation des coûts anticipés de plus de 20,0 M$. Cet exercice difficile nous a permis de présenter un budget 2014 en équilibre, totalisant 269,2 M$, en augmentation de 2,1 % par rapport au budget 2013, et en augmentation de 5,8 % par rapport au réel 2013. La question reste cependant entière pour 2015, avec l'entrée en service du Train de l'Est (ligne Mascouche).

Fonds d'immobilisations

REVENUS ▶ Établis à 145,8 M$ en 2013, les revenus du Fonds d'immobilisations ont augmenté de 15,9 M$ par rapport au solde redressé de l'exercice précédent. Tout d'abord, cette hausse est due à des revenus additionnels significatifs de 6,4 M$ des revenus d'intérêts sur les financements à long terme subventionnés consentis par le MTQ. Ces revenus sont constatés aux résultats lorsqu'ils sont autorisés, et peuvent être rapprochés à la charge d'intérêt à long terme.

Pour leur part, les virements des subventions reportées ont augmenté de 8 M$ par rapport à 2012, principalement en raison de la constatation aux résultats des subventions gagnées à la suite de l'acquisition des 20 locomotives bimodes. En plus de l'effet sur l'exercice entier de la mise en service à la fin de 2012 de 14 locomotives, 6 nouvelles étaient utilisées pour l'exploitation du service de trains de banlieue au début de 2013. Ces acquisitions permettaient de répondre aux besoins de l'AMT sur le développement et l'électrification éventuelle de l'ensemble du réseau de trains de banlieue, de même que le maintien de ses actifs. Selon les modalités imposées par le Programme d'aide gouvernementale au transport collectif des personnes (PAGTCP), l'AMT doit utiliser ces locomotives pendant une période de 40 ans pour conserver le transfert.

CHARGES ▶ Établies à 191,1 M$ en 2013, les charges du Fonds d'immobilisations ont augmenté de 16,6 M$. Cette hausse significative des charges est causée par l'amortissement des immobilisations corporelles, soit 19 M$. Outre la mise en service de locomotives détaillée plus haut, l'AMT a entre autres commencé à amortir les coûts des projets suivants : l'accroissement de la capacité des infrastructures ferroviaires de la ligne Saint-Jérôme, la gare Longueuil – Saint-Hubert qui s'inscrit dans l'optique d'un *Transit Oriented Development* (TOD) et l'installation d'abris de trains aux différents sites de garage de nuit pour augmenter la fiabilité et la ponctualité du service de trains de banlieue.

Un nouveau regroupement a été créé en 2013 afin d'y présenter les salaires et frais généraux de l'exercice lié au mandat de développement. Le solde de ce regroupement est de 12,8 M$ au 31 décembre 2013 et représente les coûts de la masse salariale directe et indirecte travaillant sur le développement du transport collectif, ainsi qu'une portion des frais généraux de l'AMT afin de soutenir leurs activités. En 2012, ces coûts étaient présentés dans les immobilisations corporelles.

Comme mentionné dans la présentation du dernier PTI 2014-2015-2016, les revenus actuels du Fonds d'immobilisations sont clairement insuffisants pour combler toutes les dépenses prévues. Dans un esprit de priorisation des projets, l'AMT a fait le choix de diminuer ses coûts en études de faisabilité dans l'attente de sources de revenus additionnelles. Dans cette optique, les charges d'études ont diminué de 13,5 M$ par rapport à 2012. Une grande partie du montant d'études passé en charge en 2013 était engendrée dans le cadre de projets subventionnés à hauteur de 100 % des coûts par le MTQ, tel que le Bureau de projet de prolongement du réseau de métro de la ligne bleue.

ÉTAT DE LA SITUATION FINANCIÈRE

Actifs financiers

Les actifs financiers de l'AMT ont augmenté de 16,7 M$ par rapport à 2012, principalement en raison d'une augmentation de 12,9 M$ des montants à recevoir du MTQ en vertu du PAGTCP et de l'acquisition d'une participation dans une entreprise publique au courant de 2013, dont le solde représentait 9,1 M$ en fin d'exercice. Ces augmentations sont compensées en partie par une diminution des créances de l'ordre de 11,7 M$.

À RECEVOIR DU MTQ ▶ L'application rétroactive du chapitre SP 3410 – Paiements de transfert des Normes comptables canadiennes pour le secteur public a obligé l'AMT à retraiter le solde comparatif du regroupement À recevoir du MTQ. Selon la présentation des états financiers 2013, le solde à recevoir est composé des encaissements approuvés, dont un paiement capital et intérêts sur le service de dette subventionné qui s'effectuerait entre le 1er janvier et le 31 mars 2014. La variation par rapport à 2012 s'explique par le fait que l'AMT a contracté plusieurs dettes à long terme subventionnées auprès du ministère des Finances du Québec (MFQ) au cours de l'exercice dont les paiements surviennent pendant cet intervalle.

PARTICIPATION DANS UNE ENTREPRISE PUBLIQUE ▶ L'AMT s'est portée acquéreur au 26 juin 2013 de la société de gestion 9227-9702 Québec Inc., opérant sous le nom de Gare d'autocars de Montréal (GAM). Avec cette acquisition, l'AMT prévoit bénéficier d'un fort potentiel de développement de l'intermodalité interurbaine et régionale. Nous sommes aussi convaincus que des synergies peuvent être générées entre la GAM et les activités de l'AMT. Le solde au 31 décembre 2013 est composé du coût d'acquisition du placement de 9,7 M$ et de la quote-part de l'AMT dans la perte annuelle de l'entreprise pour 0,6 M$.

Passifs

Les passifs affichent une hausse de 191,8 M$ par rapport à l'exercice 2012. Cette hausse est majoritairement expliquée par une augmentation du solde de la dette à long terme de 230,6 M$ et une baisse des emprunts à court terme de 63,3 M$. Les subventions reportées ont également augmenté significativement de 34,1 M$, tandis que le solde de la taxe sur l'essence à redistribuer aux organismes est inférieur de 19,4 M$ par rapport à 2012.

DETTES À LONG TERME ▶ L'AMT a contracté en 2013 pour 329,2 M$ de billets à payer, pour financer à long terme la réalisation de ses projets d'immobilisations corporelles. Le remboursement de capital sur les dettes émises se chiffre à 100,8 M$ et l'amortissement des frais d'émission reportés a fait varier le solde de la dette à long terme de 2,2 M$.

SUBVENTIONS REPORTÉES ▶ Ce regroupement augmente en fonction des sommes reçues du MTQ au courant de l'exercice et est réduit des sommes ayant respecté les modalités imposées par le gouvernement cédant dans le cadre du PAGTCP. L'AMT a reporté 79,6 M$ de paiements de transfert et a constaté 45,5 M$ en revenus au courant de l'exercice 2013. Ainsi, les revenus constatés aux résultats correspondent aux sommes que l'AMT n'aura pas à remettre au MTQ en cas, par exemple, de la mise hors service, la vente ou la résiliation d'actifs avant les termes stipulés au programme. Le niveau d'encaissement des subventions est quant à lui directement lié aux caractéristiques des financements à long terme émis.

TAXE SUR L'ESSENCE À REDISTRIBUER AUX ORGANISMES ▶ Le montant à payer aux organismes de transport en vertu du décret 23-2013 se compose au 31 décembre 2013 de 25 % de la majoration perçue pour 2012 (12,4 M$) et de 50 % de l'encaissement de 2013 (23,4 M$), dont une portion de 25 % provisoire a été payée au début de 2014 selon les modalités exigées. L'AMT était toujours en attente d'autorisations pour verser le montant final de 2012.

Actifs non financiers

Les actifs non financiers ont augmenté significativement de 135,0 M$, presque qu'exclusivement au niveau du regroupement d'immobilisations corporelles. En effet, l'AMT a investi près de 224,7 M$ dans de nouvelles immobilisations en 2013, tandis que la charge d'amortissement sur les actifs utilisés dans l'exploitation a affecté les résultats pour un montant de 87,0 M$.

Les investissements les plus importants en immobilisations corporelles ont été effectués sur le développement du Train de l'Est. Ce projet consiste à offrir un service de trains de banlieue aux résidents de l'est de l'île de Montréal et de la couronne nord-est. L'AMT prévoit la mise en service de la nouvelle ligne Mascouche d'ici la fin 2014.

Les autres investissements notables de l'exercice ont été réalisés dans les projets d'acquisition des 20 locomotives bimodes neuves, d'étagement de la jonction de l'Est sur la ligne Deux-Montagnes et d'aménagement permanent de la gare Longueuil–Saint-Hubert.

RÉSERVE PORTANT SUR L'APPLICATION DU CHAPITRE SP 3410 – PAIEMENTS DE TRANSFERT

Depuis le 1er janvier 2013, l'AMT applique la nouvelle norme comptable à l'égard des paiements de transfert du chapitre SP 3410 – Paiements de transfert des Normes comptables canadiennes pour le secteur public. L'application s'est effectuée rétroactivement avec retraitement des soldes de l'exercice précédent.

Les paiements de transfert sont des transferts d'actifs monétaires ou d'immobilisations corporelles par un gouvernement à un particulier, à une organisation ou à un autre gouvernement, au titre desquels le gouvernement cédant ne reçoit directement aucun bien ou service en contrepartie, ne s'attend pas à être remboursé ultérieurement et ne s'attend pas à obtenir un rendement financier direct. En vertu du PAGTCP, l'AMT est bénéficiaire de subventions pour la réalisation de projets de développement du transport en commun.

En tant qu'organisme relevant du gouvernement, l'AMT s'est conformée à la position gouvernementale prescrite dans la *Loi concernant les subventions relatives au paiement en capital et intérêts des emprunts des organismes publics ou municipaux et certains autres transferts*. Cette position a fait l'objet de confirmation préalable par des firmes externes indépendantes. Le MFQ considère que seuls l'Assemblée nationale et le lieutenant-gouverneur peuvent autoriser une dépense. Les normes doivent donc nécessairement être interprétées comme impliquant que le transfert soit préalablement autorisé par le Parlement avant que le gouvernement, le cédant, puisse inscrire une dépense de transfert et le bénéficiaire, un revenu de transfert.

Dans ses états financiers, l'AMT n'a donc pas enregistré de montants à recevoir, ni enregistré de subventions reportées en contrepartie, pour lesquels le MTQ s'est engagé à verser des subventions. La note 18 – Dette à long terme fait état de ces remboursements en capital et intérêts qui seront assumés par le MTQ.

LOI 100

Pour les exercices 2010 à 2013, l'AMT est assujettie à certaines dispositions de la Loi 100 qui oblige les organismes ciblés à réduire leurs dépenses de formation, de déplacements et de publicité de l'ordre de 25 %. Cette loi lui demande d'effectuer des choix déchirants quant à la promotion du transport en commun. Une autre particularité de la loi demande de réduire les dépenses de fonctionnement de 10 % sur quatre ans par rapport à celles encourues en 2009. Cette mesure, combinée à celle exprimée plus haut, force l'AMT à rationaliser encore plus ses dépenses d'exploitation et à imputer chacune de ses activités dans le centre de coûts correspondant, en vertu d'une saine pratique de gestion, mais également en considérant les règles du nouveau cadre financier demandé par nos partenaires.

En total accord avec cette loi qui exige une saine gestion des fonds publics, une Politique d'application de la Loi 100 a été approuvée par le conseil d'administration de l'AMT. Cette Politique a été élaborée en étroite collaboration avec le Conseil du trésor et a été approuvée par un décret gouvernemental le 23 mai 2012.

TARIFICATION

L'AMT est non seulement responsable de la tarification de ses titres de transport (titres TRAIN) mais est également responsable de la tarification des titres métropolitains. Ces titres sont indexés chaque année en considérant l'indice des prix à la consommation (IPC). L'indexation des tarifs vise bien sûr à maintenir le ratio d'autofinancement sur les services offerts, mais l'AMT doit également considérer son impact sur l'utilisation du transport collectif. En 2013, les tarifs des titres de transport ont été indexés de 3 %.

ÉTATS FINANCIERS
de l'exercice clos le 31 décembre 2013

ÉTAT DES RÉSULTATS 53

ÉTAT DE L'EXCÉDENT CUMULÉ 54

ÉTAT DE LA SITUATION FINANCIÈRE 55

ÉTAT DE LA VARIATION DE LA DETTE NETTE 56

ÉTAT DES FLUX DE TRÉSORERIE 57

NOTES COMPLÉMENTAIRES AUX ÉTATS FINANCIERS 58

RAPPORT DE LA DIRECTION

Les états financiers de l'Agence métropolitaine de transport (AMT) ont été dressés par la direction, qui est responsable de leur préparation et de leur présentation, y compris des estimations et des jugements importants. Cette responsabilité comprend le choix de méthodes comptables appropriées qui respectent les Normes comptables canadiennes pour le secteur public. Les renseignements financiers contenus dans le reste du rapport annuel d'activités concordent avec l'information donnée dans les états financiers.

Pour s'acquitter de ses responsabilités, la direction maintient un système de contrôles internes, conçu en vue de fournir l'assurance raisonnable que les biens sont protégés et que les opérations sont comptabilisées correctement et en temps voulu, qu'elles sont dûment approuvées et qu'elles permettent de produire des états financiers fiables. L'AMT reconnaît qu'elle est responsable de gérer ses affaires conformément aux lois et règlements qui la régissent.

Le conseil d'administration surveille la façon dont la direction s'acquitte des responsabilités qui lui incombent en matière d'information financière et il approuve les états financiers. Il est assisté dans ses responsabilités par le comité d'audit, dont les membres ne font pas partie de la direction. Ce comité rencontre la direction et le Vérificateur général du Québec, examine les états financiers, et en recommande l'approbation au conseil d'administration.

Le Vérificateur général du Québec a procédé à l'audit des états financiers de l'AMT, conformément aux normes d'audit généralement reconnues du Canada, et son rapport de l'auditeur indépendant expose la nature et l'étendue de cet audit et l'expression de son opinion. Le Vérificateur général du Québec peut, sans aucune restriction, rencontrer le comité d'audit pour discuter de tout élément qui concerne son audit.

Nicolas Girard
Président-directeur général

Marie-Claude Soucy, CPA, CA, CIA
Vice-présidente, Administration
et finances, et trésorière

Montréal, le 28 avril 2014

VÉRIFICATEUR GÉNÉRAL DU QUÉBEC

RAPPORT DE L'AUDITEUR INDÉPENDANT

À l'Assemblée nationale

Rapport sur les états financiers

J'ai effectué l'audit des états financiers ci-joints de l'Agence métropolitaine de transport (AMT), qui comprennent l'état de la situation financière au 31 décembre 2013, l'état des résultats, l'état de l'excédent cumulé, l'état de la variation de la dette nette et l'état des flux de trésorerie pour l'exercice clos à cette date, ainsi qu'un résumé des principales méthodes comptables et d'autres informations explicatives inclus dans les notes complémentaires.

Responsabilité de la direction pour les états financiers

La direction est responsable de la préparation et de la présentation fidèle de ces états financiers conformément aux Normes comptables canadiennes pour le secteur public, ainsi que du contrôle interne qu'elle considère comme nécessaire pour permettre la préparation d'états financiers exempts d'anomalies significatives, que celles-ci résultent de fraudes ou d'erreurs.

Responsabilité de l'auditeur

Ma responsabilité consiste à exprimer une opinion sur les états financiers, sur la base de mon audit. J'ai effectué mon audit selon les normes d'audit généralement reconnues du Canada. Ces normes requièrent que je me conforme aux règles de déontologie et que je planifie et réalise l'audit de façon à obtenir l'assurance raisonnable que les états financiers ne comportent pas d'anomalies significatives.

Un audit implique la mise en œuvre de procédures en vue de recueillir des éléments probants concernant les montants et les informations fournis dans les états financiers. Le choix des procédures relève du jugement de l'auditeur, et notamment de son évaluation des risques que les états financiers comportent des anomalies significatives, que celles-ci résultent de fraudes ou d'erreurs. Dans l'évaluation de ces risques, l'auditeur prend en considération le contrôle interne de l'entité portant sur la préparation et la présentation fidèle des états financiers afin de concevoir des procédures d'audit appropriées aux circonstances, et non dans le but d'exprimer une opinion sur l'efficacité du contrôle interne de l'entité. Un audit comporte également l'appréciation du caractère approprié des méthodes comptables retenues et du caractère raisonnable des estimations comptables faites par la direction, de même que l'appréciation de la présentation d'ensemble des états financiers.

J'estime que les éléments probants que j'ai obtenus sont suffisants et appropriés pour fonder mon opinion d'audit assortie d'une réserve.

Fondement de l'opinion avec réserve

L'AMT n'a pas comptabilisé au 31 décembre 2013 et 2012 à l'état de la situation financière des subventions à recevoir du gouvernement du Québec concernant des immobilisations financées ou devant être financées par emprunts et pour lesquelles les travaux ont été réalisés. Cette situation constitue une dérogation à la nouvelle norme comptable sur les paiements de transfert (Normes comptables canadiennes pour le secteur public) qui prévoit la comptabilisation des subventions lorsqu'elles sont autorisées par le gouvernement à la suite de l'exercice de son pouvoir habilitant et que l'AMT a satisfait aux critères d'admissibilité. Par ailleurs, l'article 1.1 de la *Loi concernant les subventions relatives au paiement en capital et intérêts des emprunts des organismes publics ou municipaux et certains autres transferts* (RLRQ, chapitre S-37.01), entré en vigueur le 14 juin 2013, énonce que la seule partie d'une subvention qui doit être comptabilisée est celle qui est exigible dans l'exercice de l'AMT et autorisée par le Parlement dans l'année financière du gouvernement. La comptabilisation actuelle de ces paiements de transfert, comme le prescrit la loi, entraîne selon l'estimation établie les ajustements suivants sur les états financiers de l'AMT :

	Augmentation (Diminution) (en milliers de dollars)	
	2013	**2012**
État de la situation financière		
À recevoir du ministère des Transports du Québec (MTQ)	1 448 771	1 318 756
Subventions reportées	1 422 843	1 294 484
Dette nette et excédent cumulé	25 928	24 272
État des résultats		
Virement des subventions reportées	5 064	3 753
Revenus d'intérêts subventionnés	(3 408)	(655)
Perte sur la radiation d'immobilisations corporelles et de subventions reportées	-	4 400
Déficit de l'exercice	(1 656)	1 302

Ces ajustements sont également nécessaires pour le déficit de l'exercice et le solde du fonds d'immobilisation présentés dans les informations sectorielles (note 28).

Opinion avec réserve

À mon avis, à l'exception des incidences du problème décrit dans le paragraphe sur le fondement de l'opinion avec réserve, les états financiers donnent, dans tous leurs aspects significatifs, une image fidèle de la situation financière de l'AMT au 31 décembre 2013, ainsi que des résultats de ses activités, de la variation de sa dette nette et de ses flux de trésorerie pour l'exercice clos à cette date, conformément aux Normes comptables canadiennes pour le secteur public.

Rapport relatif à d'autres obligations légales et réglementaires

Conformément aux exigences de la *Loi sur le vérificateur général* (RLRQ, chapitre V-5.01), je déclare qu'à mon avis, les états financiers présentent fidèlement, dans tous leurs aspects significatifs, la situation financière de l'AMT au 31 décembre 2013 ainsi que les résultats de ses opérations et l'évolution financière pour l'exercice clos à cette date selon les conventions comptables qui sont énoncées dans la note 2 des états financiers et complétées, notamment, par l'article 1.1 de la *Loi concernant les subventions relatives au paiement en capital et intérêts des emprunts des organismes publics ou municipaux et certains autres transferts* (RLRQ, chapitre S-37.01).

Conformément aux exigences de la *Loi sur le vérificateur général* (RLRQ, chapitre V-5.01), je déclare qu'à mon avis, à l'exception de l'application rétroactive des changements apportés aux méthodes comptables relatives aux paiements de transfert, expliqués à la note 3, ces conventions ont été appliquées de la même manière qu'au cours de l'exercice précédent.

Le vérificateur général du Québec par intérim,

Michel Samson, CPA auditeur, CA

Michel Samson, CPA auditeur, CA

Québec, le 28 avril 2014

ÉTAT DES RÉSULTATS

de l'exercice clos le 31 décembre (en milliers de dollars)

	2013 Budget	2013 Réel	2012 Retraité (note 3)
REVENUS			
Remises gouvernementales :			
Droit sur l'immatriculation	58 420	57 217	56 497
Taxe sur l'essence	47 380	50 038	48 849
Revenus des trains de banlieue (note 6)	58 604	57 239	54 302
Contributions municipales aux trains de banlieue (note 6)	60 751	55 813	51 723
Revenus d'intérêts subventionnés	50 539	55 744	49 379
Virement des subventions reportées (note 19)	63 581	45 591	37 587
Contributions municipales (note 7)	40 998	40 998	39 105
Contributions du gouvernement du Québec aux mesures d'atténuation	33 240	8 717	8 705
Contributions du gouvernement du Québec à la Politique de développement durable	10 308	8 000	10 101
Autres revenus	4 056	7 892	5 448
Contributions aux coûts des équipements métropolitains	6 776	6 751	7 088
Recettes des autobus express métropolitains	3 924	3 604	3 595
Revenus commerciaux	3 671	3 287	2 966
Gain sur rachats de placements (note 15)	–	2 153	2 760
Revenus – Coordination métropolitaine	1 803	1 255	196
Gains de change	–	846	–
Contributions municipales aux autobus express métropolitains	338	265	12
	444 389	405 410	378 313
CHARGES (note 11)			
Trains de banlieue (note 6)	151 878	139 717	129 539
Frais reliés aux activités de transport	95 548	102 440	98 580
Charges administratives	91 751	87 723	73 234
Aide métropolitaine et dépenses afférentes (note 8)	50 240	49 714	49 972
Équipements métropolitains	16 939	17 561	19 078
Coordination métropolitaine	12 621	15 501	12 023
Mesures d'atténuation	33 240	9 159	9 572
Aide à l'intégration tarifaire (note 9)	8 224	8 481	8 150
Aide aux tarifs réduit et étudiant des titres de transport TRAM et dépenses afférentes (note 10)	8 191	8 053	7 984
Autobus express métropolitains	5 465	4 857	5 012
Transport adapté	1 727	1 704	1 762
Perte provenant d'une entreprise publique (note 14)	–	617	–
Dévaluation des placements (note 15)	–	18	59
	475 824	445 545	414 965
DÉFICIT DE L'EXERCICE	(31 435)	(40 135)	(36 652)

Les notes complémentaires font partie intégrante des états financiers.

ÉTAT DE L'EXCÉDENT CUMULÉ

de l'exercice clos le 31 décembre (en milliers de dollars)

	2013	2012 Retraité (note 3)
EXCÉDENT CUMULÉ AU DÉBUT DÉJÀ ÉTABLI	**140 204**	178 158
Redressement : modification de méthode comptable – paiements de transfert (note 3)	**(24 272)**	(25 574)
SOLDE REDRESSÉ DE L'EXCÉDENT CUMULÉ AU DÉBUT	**115 932**	152 584
Déficit de l'exercice	**(40 135)**	(36 652)
EXCÉDENT CUMULÉ À LA FIN	**75 797**	115 932

Les notes complémentaires font partie intégrante des états financiers.

ÉTAT DE LA SITUATION FINANCIÈRE

au 31 décembre (en milliers de dollars)

	2013	2012 Retraité (note 3)
ACTIFS FINANCIERS		
Trésorerie et équivalents de trésorerie	**76 103**	70 060
Créances (note 13)	**48 346**	60 003
Remises du gouvernement du Québec à recevoir	**32 866**	32 287
Participation dans une entreprise publique (notes 4 et 14)	**9 074**	–
Placements (note 15)	**22 945**	23 222
À recevoir du ministère des Transports du Québec (MTQ)	**14 838**	1 910
	204 172	187 482
PASSIFS		
Emprunts à court terme (note 16)	**122 878**	186 162
Fournisseurs et frais courus (note 17)	**214 482**	201 010
Taxe sur l'essence à redistribuer aux organismes (note 5)	**35 829**	55 218
Obligation découlant d'un contrat de location-acquisition (note 18)	**15 862**	15 744
Passif environnemental (note 25)	**13 197**	16 930
Dette à long terme (note 18)	**1 798 560**	1 567 977
Subventions reportées (note 19)	**245 399**	211 342
	2 446 207	2 254 383
DETTE NETTE	**(2 242 035)**	(2 066 901)
ACTIFS NON FINANCIERS		
Charges payées d'avance	**22 507**	25 171
Pièces de rechange des trains de banlieue	**17 379**	16 431
Immobilisations corporelles (note 20)	**2 277 946**	2 141 231
	2 317 832	2 182 833
EXCÉDENT CUMULÉ	**75 797**	115 932

Obligations contractuelles (note 24)

Éventualités et événements postérieurs à la date des états financiers (note 25)

Les notes complémentaires font partie intégrante des états financiers.

Nicolas Girard
Président-directeur général

Robert Panet-Raymond
Président - Comité d'audit

ÉTAT DE LA VARIATION DE LA DETTE NETTE

de l'exercice clos le 31 décembre (en milliers de dollars)

	2013 Budget	2013 Réel	2012 Retraité (note 3)
Déficit de l'exercice	(31 435)	(40 135)	(36 652)
Variation des immobilisations corporelles			
Acquisitions d'immobilisations corporelles	–	(224 748)	(281 243)
Amortissement des immobilisations corporelles	76 548	87 029	67 493
Perte sur la radiation d'immobilisations corporelles	–	1 004	3 043
		(136 715)	(210 707)
Acquisitions de pièces de rechange des trains de banlieue	–	(9 546)	(9 808)
Consommation de pièces de rechange des trains de banlieue	–	8 598	4 959
Variation des charges payées d'avance	–	2 664	(22 881)
		1 716	(27 730)
VARIATION DE LA DETTE NETTE		(175 134)	(275 089)
DETTE NETTE AU DÉBUT DE L'EXERCICE		(2 066 901)	(1 766 238)
Redressement : modification de méthode comptable – paiements de transfert (note 3)		–	(25 574)
SOLDE REDRESSÉ DE LA DETTE NETTE AU DÉBUT		(2 066 901)	(1 791 812)
DETTE NETTE À LA FIN DE L'EXERCICE		(2 242 035)	(2 066 901)

Les notes complémentaires font partie intégrante des états financiers.

ÉTAT DES FLUX DE TRÉSORERIE

de l'exercice clos le 31 décembre (en milliers de dollars)

	2013	2012 Retraité (note 3)
ACTIVITÉS DE FONCTIONNEMENT		
Déficit de l'exercice	**(40 135)**	(36 652)
Éléments sans incidence sur les flux de trésorerie :		
Gain sur dispositions de placements	**(2 153)**	(2 760)
Dévaluation des placements	**18**	59
Amortissement des immobilisations corporelles	**87 029**	67 493
Amortissement des frais d'émission reportés	**2 249**	1 186
Perte sur la radiation d'immobilisations corporelles et de subventions reportées	**1 004**	3 043
Virement des subventions reportées	**(45 591)**	(37 587)
Perte provenant d'une entreprise publique (note 14)	**617**	–
	3 038	(5 218)
Variation des actifs et passifs reliés aux activités de fonctionnement (note 21) :	**69 864**	20 824
Flux de trésorerie liés aux activités de fonctionnement	**72 902**	15 606
ACTIVITÉS D'INVESTISSEMENT		
Dispositions de placements	**2 412**	3 951
Participation dans une entreprise publique (note 4)	**(9 691)**	–
Flux de trésorerie liés aux activités d'investissement	**(7 279)**	3 951
ACTIVITÉS D'INVESTISSEMENT EN IMMOBILISATIONS		
Acquisitions d'immobilisations corporelles et flux de trésorerie liés aux activités d'investissement en immobilisations (note 20)	**(224 748)**	(281 243)
ACTIVITÉS DE FINANCEMENT		
Emprunts à court terme	**(63 284)**	148 584
Augmentation de la dette à long terme	**329 158**	239 162
Remboursement de la dette à long terme	**(100 824)**	(86 712)
Augmentation de l'obligation découlant d'un contrat de location-acquisition	**219**	220
Remboursement de l'obligation découlant d'un contrat de location-acquisition	**(101)**	(340)
Flux de trésorerie liés aux activités de financement	**165 168**	300 914
AUGMENTATION NETTE DE LA TRÉSORERIE ET ÉQUIVALENTS DE TRÉSORERIE	**6 043**	39 228
TRÉSORERIE ET ÉQUIVALENTS DE TRÉSORERIE AU DÉBUT DE L'EXERCICE	**70 060**	30 832
TRÉSORERIE ET ÉQUIVALENTS DE TRÉSORERIE À LA FIN DE L'EXERCICE (note 21)	**76 103**	70 060

Les notes complémentaires font partie intégrante des états financiers.

1. STATUT ET NATURE DES ACTIVITÉS

L'AMT est une personne morale de droit public, mandataire du gouvernement du Québec, créée en vertu de la *Loi sur l'Agence métropolitaine de transport*, RLRQ, chapitre A-7.02 [ci-après appelée la Loi], qui a commencé ses activités le 1er janvier 1996.

Conformément à sa loi, l'AMT gère, exploite et finance notamment les services de trains de banlieue, les autobus express métropolitains et les équipements métropolitains. Elle planifie, réalise et exécute tout prolongement du réseau de métro.

Sur le plan financier, l'AMT soutient les organismes de transport de la région de Montréal et établit la tarification métropolitaine et les modalités de partage des recettes métropolitaines entre les organismes de transport. L'AMT exerce ses compétences régionales sur son territoire qui est constitué de celui de la Communauté métropolitaine de Montréal, de la Ville de Saint-Jérôme et de la réserve indienne de Kahnawake.

Sa mission est d'accroître les services de transport collectif afin d'améliorer l'efficacité des déplacements des personnes dans la région métropolitaine de Montréal. L'AMT utilise et entretient l'infrastructure ferroviaire appartenant à d'autres sociétés de chemin de fer et est tributaire de celles-ci pour le contrôle de la circulation des trains.

2. PRINCIPALES MÉTHODES COMPTABLES

Aux fins de la présentation de ses états financiers, l'AMT utilise prioritairement le *Manuel de comptabilité de CPA Canada pour le secteur public*. L'utilisation de toute autre source de principes comptables généralement reconnus est cohérente avec ce dernier.

À noter que les états financiers de l'AMT sont constitués de la somme des Fonds d'exploitation et Fonds d'immobilisations. Les principales méthodes sont les suivantes :

Fonds d'exploitation

L'AMT utilise un Fonds d'exploitation pour enregistrer les opérations liées aux activités d'exploitation et de coordination métropolitaine de l'AMT [note 28].

Fonds d'immobilisations

L'AMT utilise un Fonds d'immobilisations pour enregistrer les opérations liées au développement et à la gestion des investissements permanents du réseau de transport collectif métropolitain [note 28].

Incertitude relative à la mesure

La préparation des états financiers, conformément aux Normes comptables canadiennes pour le secteur public, exige que la direction établisse des estimations et des hypothèses qui influent sur les montants présentés pour l'actif et le passif ainsi que les revenus et les charges, et sur la présentation des éléments d'actif et de passif éventuels.

Les évaluations les plus importantes impliquent les passifs éventuels et autres réclamations contre l'AMT, ainsi que la durée de vie utile des immobilisations corporelles. Les résultats réels pourraient différer de ces estimations et ces différences pourraient être importantes. Au moment de la préparation des présents états financiers, la direction considère que les estimations et les hypothèses sont raisonnables.

REVENUS

Les revenus tirés du transport des voyageurs sont constatés au moment où les paiements ont lieu ou lorsque les titres de transport sont utilisés par la clientèle. Les recettes provenant de la vente de titres TRAIN sont constatées dans la période où ces titres sont validés.

Les contributions reçues sont comptabilisées à titre de revenus lorsqu'elles sont reçues ou à recevoir, si le montant à recevoir peut faire l'objet d'une estimation raisonnable et que sa réception est raisonnablement assurée.

Paiements de transfert

Les contributions et les subventions qui sont des paiements de transfert sont constatées en revenus lorsque le transfert est autorisé et que l'AMT a satisfait aux critères d'admissibilité, le cas échéant. Les paiements de transfert assortis de stipulations créant une obligation qui répond à la définition d'un passif pour l'AMT sont comptabilisés à titre de « Subventions reportées » à l'état de la situation financière lorsque le transfert est autorisé et que l'AMT a satisfait aux critères d'admissibilité, le cas échéant. Les subventions reportées sont virées aux résultats à mesure que les stipulations de transfert sont respectées.

CHARGES

Paiements de transfert

Les paiements de transfert se composent principalement des aides aux Autorités organisatrices de transport [AOT]. Ils sont constatés en charges lorsqu'ils sont autorisés et que les bénéficiaires ont satisfait à tous les critères d'admissibilité.

Trésorerie et équivalents de trésorerie

La politique de l'AMT consiste à présenter dans la trésorerie et les équivalents de trésorerie, l'encaisse, les découverts bancaires et les placements très liquides qui ont des échéances de trois mois ou moins à compter de leur date d'acquisition et dont la valeur ne risque pas de changer de façon significative.

Conversion de devises

Les éléments monétaires de l'état de la situation financière sont convertis au taux de change en vigueur à la fin de l'exercice. Les éléments non monétaires de l'état de la situation financière ainsi que les revenus et les charges en monnaie étrangère sont convertis au taux de change en vigueur à la date où les opérations ont été effectuées. Les gains et les pertes résultant de la variation du taux de change sont pris en compte dans l'état des résultats de la période.

Placements

Les placements se composent de billets à terme adossés à des actifs et sont comptabilisés au coût d'acquisition. Lorsqu'un placement subit une moins-value durable, sa valeur comptable est réduite pour tenir compte de cette moins-value. Cette réduction est imputée directement aux résultats de l'exercice. Les revenus sont comptabilisés aux résultats lorsqu'ils sont gagnés. Aucune reprise sur réduction de valeur n'est constatée.

Participation dans une entreprise publique

La participation dans l'entreprise publique 9227-9702 Québec inc. est comptabilisée selon la méthode modifiée de comptabilisation à la valeur de consolidation. Selon cette méthode, la participation est enregistrée au coût, lequel est ajusté annuellement de la quote-part de l'AMT dans les résultats de cette entreprise. Cette méthode ne requiert aucune harmonisation des méthodes comptables de l'entreprise publique avec celles de l'AMT.

Passif environnemental

L'AMT comptabilise un passif environnemental lorsque l'application de mesures correctives est probable et que les coûts de ces mesures peuvent être estimés de façon raisonnable. Au cours de l'exercice, le passif est augmenté des coûts estimés de décontamination pour les nouvelles acquisitions de terrains contaminés et réduit des coûts de travaux de décontamination encourus.

Actifs non financiers

De par leur nature, les actifs non financiers sont généralement utilisés afin de rendre des services futurs.

Pièces de rechange des trains de banlieue

Les pièces de rechange des trains de banlieue comprennent principalement des pièces utilisées pour la maintenance du matériel roulant. Elles sont évaluées au moindre du coût moyen pondéré et de la valeur de réalisation nette dans le cas des pièces désuètes. La moins-value est imputée directement aux résultats de l'exercice et aucune reprise de valeur n'est constatée.

Immobilisations corporelles

Les immobilisations corporelles, acquises du gouvernement du Québec au début de l'exploitation en 1996, ont été enregistrées à leur valeur nette de transfert. Les acquisitions subséquentes sont enregistrées au coût. Lorsque des parties d'une immobilisation corporelle ont des durées d'utilité différentes, elles sont comptabilisées comme des parties distinctes (composantes principales) des immobilisations corporelles. Le coût d'acquisition comprend les matériaux, la main-d'œuvre et les autres frais directement contributifs aux activités de construction. Les coûts de remise en état et de réfection du matériel roulant ainsi que les coûts associés aux améliorations des autres immobilisations corporelles sont capitalisés s'ils sont engagés dans le but d'améliorer la valeur des services ou de prolonger la durée d'utilisation de ces immobilisations, sinon ces coûts sont imputés aux résultats lorsqu'ils sont engagés. Les immobilisations corporelles mises hors service sont dévaluées à leur valeur nette de réalisation. Les projets en voie de réalisation et les immobilisations corporelles mises hors service ne font pas l'objet d'un amortissement.

L'amortissement des immobilisations corporelles est calculé selon la méthode linéaire et, pour certaines immobilisations corporelles, est calculé par composantes, à des taux permettant d'amortir le coût de ces immobilisations, moins leur valeur résiduelle, sur leur durée de vie utile estimative comme suit :

Structure ferroviaire	10-50 ans
Bâtiments	15-40 ans
Infrastructures	10-30 ans
Équipements	5-15 ans
Matériel roulant ferroviaire	5-40 ans
Informatique et téléphonie	5-40 ans
Terrains	Aucun
Location-acquisition	10-63 ans
Actifs mis hors service	Aucun
Métro de Laval en instance de transfert	
Infrastructures du métro	40 ans
Tunnel	100 ans
Terrains	Aucun
Immobilisations en cours	Aucun

Dépréciation d'immobilisations

Lorsque la conjoncture indique qu'une immobilisation corporelle ne contribue plus à la capacité de l'AMT de fournir des services ou que la valeur des avantages économiques futurs qui se rattachent à l'immobilisation corporelle est inférieure à sa valeur nette comptable, son coût est réduit pour refléter sa baisse de valeur. Les moins-values nettes sur les immobilisations corporelles sont imputées aux résultats de l'exercice. Aucune reprise sur réduction de valeur n'est constatée.

3. MODIFICATIONS COMPTABLES

Paiements de transfert

Le 1er janvier 2013, l'AMT a adopté rétroactivement le chapitre SP 3410, « Paiements de transfert ». Ce chapitre, qui modifie et remplace l'ancien chapitre SP 3410, « Paiements de transfert », établit des normes sur la façon de comptabiliser et de présenter les paiements de transfert versés à des particuliers, à des organisations ou à d'autres gouvernements, tant du point de vue du cédant que de celui du bénéficiaire. L'application de cette norme a eu des répercussions sur l'état des résultats, sur l'état de la situation financière et sur l'état de la variation de la dette nette.

La modification comptable a pour effet d'augmenter (diminuer) les postes suivants :

	2012
Revenus	
Virement des subventions reportées (note 19)	(3 753)
Revenus d'intérêts subventionnés	655
Charges	
Perte sur la radiation d'immobilisations corporelles et de subventions reportées	(4 400)
Déficit de l'exercice	(1 302)
Actifs financiers	
À recevoir du ministère des Transports du Québec (MTQ)	(1 318 756)
Passifs	
Subventions reportées (note 19)	(1 294 484)
Dette nette	(24 272)
Excédent cumulé	
Solde du début	(25 574)
Solde de fin	(24 272)

4. ACQUISITION D'ENTREPRISE

En juin 2013, l'AMT a acquis auprès de la Société immobilière du Québec toutes les actions de la société de gestion 9227-9702 Québec Inc. pour une somme de 9 691 correspondant à la valeur comptable de l'actif net de la société. À la date d'acquisition, la valeur comptable était composée d'un actif de 10 750 et d'un passif de 1 059. Cette contrepartie est composée d'un paiement en espèces de 1 dollar, du déficit cumulé, ainsi que d'un règlement de la créance existante à la date d'acquisition entre la société de gestion 9227-9702 Québec Inc. et le vendeur.

9227-9702 Québec Inc. possède la société de gestion de la gare d'autocars qui exploite un terminus d'autocars ainsi qu'un service de messagerie au niveau de la manutention de colis.

5. OPÉRATIONS À TITRE DE MANDATAIRE

Recettes nettes de la vente de titres de transport TRAM

Les recettes nettes de la vente de titres de transport TRAM proviennent des titres de transport métropolitain de l'AMT qui sont vendus par l'AMT ainsi que par les AOT et qui permettent à une personne d'utiliser des services de transport en commun offerts par plus d'une AOT. L'AMT, conformément à l'article 42 de la Loi, partage avec les AOT les recettes nettes provenant de la vente de titres de transport métropolitain, selon l'utilisation par les usagers de leur réseau de transport respectif.

La répartition des recettes provenant de la vente de titres de transport TRAM, nette d'une partie des recettes provenant du réseau de trains de banlieue (note 6) et des autobus express métropolitains, se détaille comme suit :

	2013	2012
Société de transport de Montréal (STM)	**60 549**	57 253
Réseau de transport de Longueuil (RTL)	**21 816**	20 959
Société de transport de Laval (STL)	**11 382**	10 602
Conseils intermunicipaux de transport (CIT)	**14 398**	13 057
Conseil régional de transport de Lanaudière (CRT de Lanaudière)	**4 807**	4 350
Municipalités	**1 019**	929
	113 971	107 150

Ainsi, seule la portion de l'AMT est reflétée à l'état des résultats aux revenus des trains de banlieue.

TAXE SUR L'ESSENCE À REDISTRIBUER AUX ORGANISMES

Depuis le 1er mai 2010, l'AMT perçoit, pour le compte d'organismes admissibles, la nouvelle majoration de la taxe sur l'essence de 1,5 ¢ le litre dédiée au financement du transport en commun sur son territoire. Selon les modalités et conditions de versements stipulées dans le décret 23-2013 du gouvernement du Québec, l'AMT doit redistribuer la totalité de la majoration à ces organismes. La taxe sur l'essence à redistribuer totalisait 35 829 au 31 décembre 2013 (55 218 en 2012).

6. TRAINS DE BANLIEUE

Revenus des trains de banlieue

Les revenus des trains de banlieue proviennent de la vente de titres TRAIN et de la partie de la vente de titres de transport TRAM reliée aux trains de 35 416 en 2013 (34 804 en 2012).

Les revenus de trains de banlieue se détaillent comme suit :

	2013	2012
Deux-Montagnes	**21 698**	21 116
Vaudreuil-Hudson	**11 785**	11 374
Saint-Jérôme	**11 033**	9 935
Mont-Saint-Hilaire	**8 864**	8 365
Candiac	**3 859**	3 512
	57 239	54 302

Contributions municipales aux trains de banlieue

L'AMT répartit, conformément à la Loi, une portion des coûts d'exploitation et de gestion des lignes de trains de banlieue Deux-Montagnes et Vaudreuil-Hudson entre les municipalités desservies par une ligne de trains de banlieue selon les trains-kilomètres desservant chaque tronçon.

L'AMT répartit, selon la Loi, une portion des coûts d'exploitation et de gestion des lignes de trains de banlieue Saint-Jérôme, Mont-Saint-Hilaire et Candiac entre les municipalités desservies par ces lignes de trains de banlieue, selon le nombre de départs de trains de banlieue, à chaque gare, pour chaque tronçon.

Les municipalités dont le territoire est desservi par un même tronçon se partagent le montant établi pour ce tronçon, au prorata de leur richesse foncière uniformisée, au sens de l'article 261.1 de la *Loi sur la fiscalité municipale*, RLRQ, chapitre F-2.1, établie pour l'exercice de référence ou toutes autres formules internes.

Les contributions municipales aux trains de banlieue se répartissent comme suit :

	2013	2012
Deux-Montagnes	**16 655**	16 381
Vaudreuil-Hudson	**15 140**	14 516
Saint-Jérôme	**10 817**	8 894
Mont-Saint-Hilaire	**8 632**	7 752
Candiac	**4 569**	4 180
	55 813	51 723

Coûts d'exploitation

Les coûts d'exploitation et de gestion des lignes de trains de banlieue sont les suivants :

	2013	2012
Deux-Montagnes	**42 081**	40 951
Vaudreuil-Hudson	**37 544**	36 290
Saint-Jérôme	**26 398**	22 459
Mont-Saint-Hilaire	**22 374**	19 380
Candiac	**11 320**	10 459
	139 717	129 539

7. CONTRIBUTIONS MUNICIPALES

Pour financer une partie des dépenses en immobilisations corporelles non subventionnées du Fonds d'immobilisations, les municipalités dont le territoire est compris dans celui de l'AMT doivent verser annuellement un montant représentant 1 ¢ par cent dollars de leur richesse foncière uniformisée au sens de l'article 261.1 de la *Loi sur la fiscalité municipale*, RLRQ, chapitre F-2.1, établie pour l'exercice de référence.

8. AIDE MÉTROPOLITAINE ET DÉPENSES AFFÉRENTES

L'AMT a attribué, selon des facteurs et des modalités qu'elle a établis, une aide financière aux AOT afin de compenser, en tout ou en partie, les coûts de leur apport au réseau de métro ou au réseau de transport métropolitain par autobus.

Le montant de l'aide métropolitaine se calcule comme suit :

- 0,20 $ par passager évalué selon le relevé des tourniquets du réseau de métro totalisant, en 2013, 39 650 [39 640 en 2012].
- 0,50 $ par passager qui accède aux services de transport métropolitain par autobus à un point d'embarquement situé sur le territoire de l'AMT, en pointe du matin et du soir, évalué à partir de trois relevés effectués au cours de l'année totalisant, en 2013, 9 399 [9 658 en 2012].
- une implantation progressive d'une nouvelle aide au réseau d'autobus en rabattement aux trains : 0,50 $ par passager effectuant une correspondance avec le train à partir d'une ligne d'autobus en rabattement à une gare du réseau de trains de banlieue totalisant, en 2013, 665 [639 en 2012].

Le montant de l'aide métropolitaine se répartit comme suit :

	2013	2012
MÉTRO		
STM	**39 650**	39640
AUTOBUS		
STM	**4 455**	4619
RTL	**2 384**	2527
STL	**608**	555
CIT	**1 348**	1372
CRT de Lanaudière	**495**	460
Municipalités	**109**	125
	9 399	9658
AIDE AU RÉSEAU D'AUTOBUS EN RABATTEMENT AUX TRAINS :		
STM	**255**	253
RTL	**28**	28
STL	**76**	62
CIT	**306**	296
	665	639
Dépenses afférentes	**-**	35
	49 714	49972

9. AIDE À L'INTÉGRATION TARIFAIRE

En 2005, l'AMT a introduit une aide à l'intégration tarifaire. Cette aide métropolitaine vise à assurer, en tout ou en partie, à chaque AOT qui participe au système tarifaire métropolitain, une part des recettes métropolitaines au moins équivalente aux recettes tarifaires qui auraient été générées par leurs titres locaux, diminuées du rabais tarifaire métropolitain.

L'aide à l'intégration tarifaire se répartit comme suit :

	2013	2012
STM	**3 263**	3342
RTL	**549**	470
STL	**3 581**	3327
CIT	**1 077**	1004
CRT de Lanaudière	**11**	7
	8 481	8150

10. AIDE AUX TARIFS RÉDUIT ET ÉTUDIANT DES TITRES DE TRANSPORT TRAM ET DÉPENSES AFFÉRENTES

En vertu du paragraphe 9 de l'alinéa 1 de l'article 35 de la Loi, l'AMT assume, depuis 1999, le rabais consenti aux titres de transport TRAM. Cette approche vise à compenser, en tout ou en partie, les AOT pour les rabais des tarifs réduit et étudiant consentis aux utilisateurs des titres de transport TRAM. Pour l'année 2013, l'AMT a fixé pour l'aide aux tarifs réduit et étudiant des titres de transport TRAM, un montant de 8053 pour les titres de transport TRAM des zones 1 à 8 (7984 en 2012).

L'aide aux tarifs réduit et étudiant des titres de transport TRAM se répartit comme suit :

	2013	2012
STM	**3 705**	3747
RTL	**1 794**	1804
STL	**870**	849
CIT	**1 169**	1097
CRT de Lanaudière	**418**	394
Municipalités	**97**	93
	8 053	7984

11. CHARGES DE L'EXERCICE PAR OBJET

	2013	2012
CHARGES		
Traitement et avantages sociaux	**30 503**	22 053
Biens et services	**180 495**	180 901
Paiements de transfert	**70 219**	69 251
Intérêts et frais de financement		
Frais de financement à court terme	**1 368**	2 066
Intérêts sur la dette à long terme à la charge		
de la société	**16 954**	15 551
du ministère des Transports du Québec	**55 744**	48 724
Amortissement des immobilisations corporelles	**87 028**	67 493
Perte sur la radiation d'immobilisations corporelles et de subventions reportées	**1 004**	3 043
Perte provenant d'une entreprise publique	**617**	–
Autres	**1 613**	5 883
	445 545	414 965

12. AVANTAGES SOCIAUX FUTURS

L'AMT a mis en place le 1er juillet 2007 un régime de retraite à cotisations déterminées pour tous les employés, selon leur admissibilité. La cotisation de base de l'employeur est fixée à 5% du traitement de l'employé. L'employeur verse également des cotisations supplémentaires de 50% des cotisations volontaires des employés, jusqu'à un maximum de 3% de cotisations supplémentaires qui sont imputées aux résultats de l'exercice. Les cotisations de l'AMT aux résultats de l'exercice s'élèvent à 1 640 (1 379 en 2012). Les vacances à payer sont comptabilisées dans le poste Fournisseurs et frais courus à la note 17.

13. CRÉANCES

	2013	2012
Comptes clients des municipalités	**2 363**	230
À recevoir du MTQ	**17 200**	48 650
À recevoir du Secrétariat du Conseil du trésor (SCT)	**900**	900
À recevoir du ministère des Finances du Québec (MFQ)	**9 327**	–
Comptes clients des AOT	**5 032**	10 245
Taxes à recevoir	**10 895**	–
Autres comptes clients	**2 705**	2 305
Autres	**–**	704
Provision pour mauvaises créances	**(76)**	(3 031)
	48 346	60 003

14. PARTICIPATION DANS UNE ENTREPRISE PUBLIQUE

	Prêts et avances	Valeur de consolidation	2013
9227-9702 Québec inc.	23 900	(14 826)	9 074

Les avances à la filiale portent intérêt au taux des acceptations bancaires majoré de 0,05% et sont sans modalité de remboursement.

SOMMAIRE DES ÉTATS FINANCIERS DE 9227-9702 QUÉBEC INC. AU 31 DÉCEMBRE 2013

BILAN

	2013
Actif	10 245
Passif	25 071
Capitaux propres	(14 826)

ÉTAT DES RÉSULTATS ET DES BÉNÉFICES NON RÉPARTIS (Pour les 188 jours débutant le 26 juin 2013)

	2013
Produits	4 395
Charges	3 585
Bénéfice d'exploitation	810
Réduction de valeur pour dépréciation des actifs incorporels*	(1 427)
Perte nette	(617)

* Une charge de réduction de valeur pour dépréciation de 1 427 a été comptabilisée à la suite d'une évaluation externe de la juste valeur reliée à l'exploitation de 9227-9702 Québec inc.

Le calcul du test de dépréciation pour le *goodwill* est basé sur la valeur d'utilité, déterminée selon la méthode de capitalisation des flux de trésorerie. Ce calcul dépend principalement des hypothèses prises pour estimer les flux de trésorerie caractéristiques, la croissance de ces flux et le taux de capitalisation utilisé.

Les résultats de 9227-9702 Québec inc. ont été inclus dans les résultats de l'AMT à compter du 26 juin 2013.

9227-9702 Québec inc. s'est engagé par bail jusqu'en 2031 pour la location d'une bâtisse. Le solde des obligations contractuelles s'établit à 33 458.

Les paiements minimaux exigibles au cours des cinq prochains exercices se détaillent comme suit :

2014	1 700
2015	1 700
2016	1 717
2017	1 900
2018	1 900
2019 et suivantes	24 541
	33 458

15. PLACEMENTS

Les placements se composent de billets à terme adossés à des actifs (BTAA). Ces titres constituent des créances adossées à une variété d'instruments financiers. Les actifs sous-jacents, tels que les créances hypothécaires résidentielles ou commerciales, ou l'exposition aux risques, telle que les trocs de défaillance de crédit, ainsi que certains autres actifs sont acquis par un conduit au moyen de divers types d'opérations, comprenant notamment l'émission de papier commercial ou de billets à terme.

Au 31 décembre 2013, l'AMT détient les titres suivants :

Fonds d'exploitation

				2013	2012
	DATE D'ÉCHÉANCE	VALEUR NOMINALE	MOINS-VALUE CUMULATIVE	VALEUR COMPTABLE NETTE	
VAC II					
Billets A-1	15 juillet 2056	**13 923**	**-**	**13 923**	13 924
Billets A-2	15 juillet 2056	**9 563**	**956**	**8 607**	8 607
Billets B	15 juillet 2056	**1 736**	**1 736**	**-**	-
Billets C	15 juillet 2056	**782**	**782**	**-**	-
Billets série 7	20 décembre 2013	**-**	**-**	**-**	150
Billets série 8	25 avril 2029	**-**	**-**	**-**	1
VAC III					
Billets série 1	12 juillet 2038	**110**	**67**	**43**	126
Billets série 2	15 juillet 2056	**184**	**112**	**72**	72
Billets série 34	13 décembre 2021	**704**	**404**	**300**	342
Billets série 35	13 décembre 2027	**972**	**972**	**-**	-
Billets série 36	13 décembre 2034	**535**	**535**	**-**	-
		28 509	**5 564**	**22 945**	23 222

Au courant de l'exercice 2013, l'AMT a encaissé 2413 (3 951 en 2012) relativement aux remboursements de capital BTAA.

La direction estime à 22 945 (23 222 en 2012) le montant qu'elle sera en mesure de récupérer ultérieurement sur leur valeur nominale. La direction est d'avis que l'estimation est raisonnable et s'avère la plus appropriée au 31 décembre 2013.

Au 31 décembre 2013, l'AMT a constaté une moins-value durable additionnelle de 18 [59 en 2012]. Les rachats ont généré un gain de 2 153 [2 760 en 2012].

16. EMPRUNTS À COURT TERME

L'AMT peut faire des emprunts à court terme auprès du MFQ. La capacité d'emprunt à court et à long termes est fixée par décret tous les deux ans. Le décret en vigueur a été autorisé en juin 2012 au montant de 1 523 000 et viendra à échéance le 31 mai 2015. La facilité de crédit à court terme porte intérêt à un taux moyen pondéré de 1,2734 % [1,2894 % en 2012]. Au 31 décembre 2013, l'AMT avait un solde utilisé de cette facilité de crédit à court terme de 122 878 [186 162 en 2012].

17. FOURNISSEURS ET FRAIS COURUS

	2013	2012
Fournisseurs	**76 707**	64 134
Frais courus	**62 576**	63 511
Aide métropolitaine	**25 233**	24 141
Intérêts courus sur la dette à long terme	**10 086**	9 208
Aide à l'intégration tarifaire	**8 481**	8 790
Aide au tarif réduit	**8 053**	7 984
Revenus perçus d'avance	**7 589**	7 213
À payer aux AOT à la suite du partage des recettes métropolitaines	**4 546**	7 583
Provision pour réclamations	**3 535**	2 449
Provision des contributions municipales à payer	**3 316**	1 176
Autres aides à payer	**4 360**	2 416
Autres	**–**	2 405
	214 482	201 010

18. DETTE À LONG TERME

L'AMT a contracté des emprunts auprès du MFQ. En vertu du Programme d'aide gouvernementale au transport collectif des personnes, le MTQ s'est engagé à verser à l'AMT une subvention annuelle d'un montant correspondant en partie au remboursement de ces billets, capital et intérêts. Au cours de l'exercice, le montant total encaissé de la subvention du MTQ visant le remboursement de ces billets a atteint 68 334 de capital [64 658 en 2012] et 51 727 d'intérêts [48 333 en 2012].

Dette à long terme

Les billets à payer suivants portent des intérêts à taux fixe :

	2013	2012
Billets à payer, émis en 2002, avec taux d'intérêt de 6,039 % – Échéance en 2022	**6 007**	6 497
Billets à payer, émis en 2003, avec taux d'intérêt variant entre 5,149 % et 5,167 % – Échus en 2013	**–**	39 478
Billets à payer, émis en 2004, avec taux d'intérêt variant entre 4,888 % et 5,453 % – Échéance entre 2014 et 2024	**86 916**	101 573
Billets à payer, émis en 2005, avec taux d'intérêt variant entre 4,169 % et 5,261 % – Échéance entre 2014 et 2025	**66 802**	151 293
Billets à payer, émis en 2006, avec taux d'intérêt variant entre 4,348 % et 4,960 % – Échéance entre 2015 et 2026	**127 211**	137 162
Billets à payer, émis en 2007, avec taux d'intérêt variant entre 4,478 % et 5,136 % – Échéance entre 2016 et 2025	**34 216**	57 535
Billets à payer, émis en 2008, avec taux d'intérêt variant entre 4,317 % et 4,659 % – Échéance entre 2017 et 2018	**91 928**	124 869
Billets à payer, émis en 2009, avec taux d'intérêt variant entre 4,340 % et 4,542 % – Échéance entre 2018 et 2019	**136 860**	175 941
Billets à payer, émis en 2010, avec taux d'intérêt variant entre 2,683 % et 4,925 % – Échéance entre 2015 et 2029	**242 987**	258 472
Billets à payer, émis en 2011, avec taux d'intérêt variant entre 2,081 % et 4,323 % – Échéance entre 2014 et 2024	**128 851**	262 894
Billets à payer, émis en 2012, avec taux d'intérêt variant entre 1,952 % et 3,494 % – Échéance entre 2017 et 2043	**242 796**	256 574
Billets à payer, émis en 2013, avec taux d'intérêt variant entre 1,739 % et 3,712 % – Échéance entre 2017 et 2045	**655 288**	
	1 819 862	1 572 288
Moins : Frais d'émission et de gestion de la dette à long terme reportés	**(25 522)**	(8 014)
	1 794 340	1 564 274
Allocation forfaitaire à rembourser pour amélioration locative, taux d'intérêt de 9,65 %, échéant en novembre 2031	**4 030**	3 492
Frais d'émission financés à long terme	**190**	211
	1 798 560	1 567 977

Remboursements annuels en capital et intérêts des billets à payer :

	Dette totale		Assumée MTQ	
	Capital	Intérêts	Capital	Intérêts
2014	196 351	66 379	168 262	49 087
2015	138 431	60 657	110 656	44 141
2016	154 555	54 800	122 746	39 188
2017	162 084	48 529	138 135	34 008
2018	169 655	42 786	148 540	29 056
2019 et suivantes	998 786	203 542	624 329	77 679
	1 819 862	476 693	1 312 668	273 159

Remboursements annuels en capital et intérêts de l'allocation forfaitaire à rembourser :

	Capital	Intérêts
2014	89	385
2015	97	376
2016	107	366
2017	118	355
2018	130	343
2019 et suivantes	3 489	2 625
	4 030	4 450

Contrat location-acquisition

	2013	2012
Obligation découlant d'un contrat de location-acquisition, taux d'intérêt de 1,704%, échéant en octobre 2021, avec option d'achat en octobre 2014 au montant de 765	**840**	941
Obligation découlant d'un contrat de location-acquisition, taux d'intérêt de 5,033%, échéant en juillet 2067	**15 022**	14803
	15 862	15744

Paiements minimums futurs exigibles en vertu de l'obligation découlant d'un contrat de location-acquisition :

	Capital	Intérêts
2014	102	774
2015	104	784
2016	106	793
2017	108	802
2018	109	810
2019 et suivantes	15 333	37 294
	15 862	41 257

19. SUBVENTIONS REPORTÉES

	Solde d'ouverture retraité	Subventions affectées de l'exercice en cours	Cession/radiation des subventions	Virements aux résultats de l'exercice en cours	Solde de clôture
Subventions reportées provenant du MTQ	211 342	79 648	–	(45 591)	245 399

Le virement total aux résultats des subventions reportées est de 45 591 (37 587 en 2012). Les subventions reportées provenant du MTQ sont créées lorsque les stipulations du Programme d'aide au transport collectif des personnes répondent à la définition d'un passif.

20. IMMOBILISATIONS CORPORELLES

CLASSES D'ACTIFS	COÛT				AMORTISSEMENTS CUMULÉS				VALEUR COMPTABLE NETTE	
	Solde d'ouverture	Augmentation	Cession/ Radiation	Solde de clôture	Solde d'ouverture	Augmentation	Cession/ Radiation	Solde de clôture	Solde d'ouverture	Solde de clôture
Structure ferroviaire	67 378	51 840	–	**119 218**	(13 435)	(1 924)	–	**(15 359)**	53 943	**103 859**
Bâtiments	141 705	27 467	–	**169 172**	(24 524)	(4 549)	–	**(29 073)**	117 181	**140 099**
Infrastructures	226 948	25 470	–	**252 418**	(144 260)	(12 310)	–	**(156 570)**	82 688	**95 848**
Équipements	24 515	1 769	(43)	**26 241**	(10 462)	(2 239)	10	**(12 691)**	14 053	**13 550**
Matériel roulant ferroviaire	830 970	82 111	(2 026)	**911 055**	(224 299)	(46 776)	1 746	**(269 329)**	606 671	**641 726**
Informatique et téléphonie	36 617	4 593	(13)	**41 197**	(5 792)	(4 563)	13	**(10 342)**	30 825	**30 855**
Terrains	54 787	2 757	–	**57 544**	–	–	–	**–**	54 787	**57 544**
Locations-acquisitions	14 084	–	–	**14 084**	(1 812)	(314)	–	**(2 126)**	12 272	**11 958**
Actifs mis hors service	26 683	–	(26 683)	**–**	(26 051)	–	26 051	**–**	632	**–**
Métro de Laval en instance de transfert										
Infrastructures du métro	512 228	–	–	**512 228**	(72 089)	(12 806)	–	**(84 895)**	440 139	**427 333**
Tunnel	154 813	–	–	**154 813**	(8 744)	(1 548)	–	**(10 292)**	146 069	**144 521**
Terrains	8 421	–	–	**8 421**	–	–	–	**–**	8 421	**8 421**
Immobilisations en cours	573 550	29 623	(941)	**602 232**	–	–	–	**–**	573 550	**602 232**
Immobilisations corporelles	2 672 699	225 630	(29 706)	**2 868 623**	(531 468)	(87 029)	27 820	**(590 677)**	2 141 231	**2 277 946**

La charge totale d'amortissement des immobilisations corporelles est de 87 029 (67 493 en 2012) répartie entre le Fonds d'immobilisations (85 209 (64 896 en 2012)) et le Fonds d'exploitation (1 820 (2 597 en 2012)). Cette charge est répartie entre différents postes.

Les acquisitions d'immobilisations corporelles incluses dans les fournisseurs et les frais courus représentent 92 185 (87 616 en 2012) et celles incluses dans les passifs environnementaux représentent 5 070 (3 759 en 2012).

21. RENSEIGNEMENTS COMPLÉMENTAIRES À L'ÉTAT DES FLUX DE TRÉSORERIE

Variation des actifs et passifs reliés aux activités de fonctionnement

	2013	2012
Créances	**11 657**	(19 074)
Remises du gouvernement du Québec à recevoir	**(579)**	338
À recevoir du ministère des Transports du Québec	**(12 928)**	1 159 944
Fournisseurs et frais courus	**13 472**	(23 480)
Taxe sur l'essence à redistribuer aux organismes	**(19 389)**	24 115
Passif environnemental	**(3 733)**	3 262
Subventions reportées	**79 648**	(1 096 551)
Charges payées d'avance	**2 664**	(22 881)
Pièces de rechange des trains de banlieue	**(948)**	(4 849)
	69 864	20 824

Autres renseignements

	2013	2012
Intérêts payés sur les emprunts à court terme	**1 446**	1 928
Intérêts payés sur la dette à long terme	**69 179**	60 836
	70 625	62 764

22. INFORMATIONS COMPLÉMENTAIRES AUX RISQUES FINANCIERS

La direction a mis en place des procédés en matière de contrôle et de gestion qui l'assurent de gérer les risques inhérents aux instruments financiers et d'en minimiser les impacts potentiels.

Risque de taux d'intérêt

L'emprunt à court terme et la dette à long terme portent des taux d'intérêt fixes pour tous les emprunts. Par conséquent, le risque de taux d'intérêt relativement aux flux de trésorerie auxquels est exposée l'AMT est minime et le risque de marché lié aux taux d'intérêt l'est également, étant donné que l'AMT prévoit le remboursement selon l'échéancier prévu.

Risque de prix sur marchandises

Afin d'atténuer les effets des fluctuations du prix du diesel, l'AMT a une stratégie de couverture qui consiste à réaliser des opérations de *swap* sur l'huile à chauffage pour un pourcentage cible de la consommation future de carburant. Au 31 décembre 2013, des *swaps* d'huile à chauffage sont en cours [note 23].

Risque de change

Bien que l'AMT transige ses affaires et reçoive ses revenus d'exploitation essentiellement en dollars canadiens, une partie de ses charges, de son encaisse et de ses comptes à payer est libellée en devise américaine. Par conséquent, les résultats de l'AMT sont touchés par les fluctuations du taux de change entre ces devises. Afin de minimiser les impacts résultant de la conversion en dollars canadiens du coût de ses achats en immobilisations corporelles libellées en devises étrangères, l'AMT a recours à un *swap* de taux de change [note 23].

L'équivalent en $ CAN des éléments monétaires non couverts libellés en devise américaine totalisait 1 930 au 31 décembre 2013 [19 773 en 2012].

23. INSTRUMENTS FINANCIERS DÉRIVÉS

L'AMT utilise des instruments financiers dérivés, tels que des contrats de *swap* de commodités pour gérer les risques liés aux variations des prix du carburant. Ces instruments dérivés ne visent à effectuer ni des opérations sur valeurs, ni des opérations spéculatives. L'AMT utilise également les contrats de change à terme pour gérer les risques que comportent les variations de la valeur du dollar américain relativement à l'achat de matériel en devise américaine dans le cadre d'un important projet d'immobilisations corporelles visant à remettre à neuf une partie de son parc de locomotives.

Les *swaps* sont liés à une marchandise (huile à chauffage n°2) pour laquelle les parties échangent des paiements en espèces basés sur des variations du prix des marchandises ou l'indice du marché, ce qui permet de fixer le prix que les parties paient réellement pour les marchandises. Quant au contrat de change à terme, il est lié à des projets futurs d'immobilisations corporelles et constitue une entente contractuelle visant à acheter des dollars américains à une date ultérieure et à un taux préétabli.

À la fin de l'exercice, l'AMT détenait les instruments financiers dérivés suivants :

	Prix fixe	Quantité référence
Opération de change, octobre 2008 à juillet 2014	1,0697 $ CAN	223 570 $ US
Huile chauffage, janvier 2014 à mars 2014	0,7689 $CAN/litre	450 000 litres
Huile chauffage, avril 2014 et mai 2014	0,7843 $CAN/litre	300 000 litres
Huile chauffage, janvier 2014 et juin 2014	0,8313 $CAN/litre	300 000 litres
Huile chauffage, janvier 2014 à septembre 2014	0,8024 $CAN/litre	1 350 000 litres
Huile chauffage, janvier 2014 à mars 2014	0,8122 $CAN/litre	450 000 litres
Huile chauffage, juillet 2014 à novembre 2014	0,8122 $CAN/litre	750 000 litres

24. OBLIGATIONS CONTRACTUELLES

Baux à long terme

L'AMT s'est engagée à verser une somme de 42 609 pour des locaux, en vertu de baux à long terme qui s'échelonnent jusqu'en 2031. Les paiements minimums exigibles pour les cinq prochains exercices s'élèvent à 2 259 pour 2014, 2 084 pour 2015, 2 086 pour 2016, 2 246 pour 2017 et 33 934 pour les années subséquentes à 2017.

Contrat d'exploitation des lignes de train

L'AMT a octroyé des contrats à des entreprises afin d'exploiter les lignes de train. L'exploitation des lignes de train comprend principalement

la conduite des trains, l'accès aux voies et aux gares ainsi que l'entretien des voies. Les ententes contractuelles s'échelonnent jusqu'en 2025. Au 31 décembre 2013, le solde de l'engagement de l'AMT relativement à ces contrats s'élève à 578 989. Les versements prévus sont de 66 358 en 2014, 67 163 en 2015, 54 356 en 2016, 41 164 en 2017 et 349 948 pour les années subséquentes à 2017.

Contrat d'entretien du matériel roulant
L'AMT a octroyé des contrats à des entreprises afin de réaliser l'entretien préventif du matériel roulant. Les ententes contractuelles s'échelonnent jusqu'en 2015. Au 31 décembre 2013, le solde de l'engagement de l'AMT relativement à ces contrats s'élève à 25 854. Les versements prévus sont de 16 612 en 2014, et de 9 242 en 2015.

Contrats majeurs de construction
L'AMT s'est engagée en vertu d'ententes contractuelles à l'égard de différents projets de développement d'immobilisations en cours totalisant 141 467. Les ententes contractuelles s'échelonnent jusqu'en 2016. Pour ces investissements en immobilisations, le MTQ s'est engagé auprès de l'AMT à les subventionner en partie en vertu du Programme d'aide gouvernemental au transport collectif des personnes (PAGTCP). Relativement à ces contrats de construction majeure, l'AMT prévoit verser 73 212 en 2014, 61 055 en 2015 et 7 200 en 2016.

Autres contrats
L'AMT a également d'autres ententes contractuelles avec certains fournisseurs, principalement constitués de contrats liés aux services de transport collectif et à la gestion des équipements métropolitains ainsi que d'autres contrats d'entretien majeurs. Ces contrats s'échelonnent jusqu'en 2019. Au 31 décembre 2013, le solde de l'engagement de l'AMT relativement à ces autres contrats s'élève à 109 485. Les versements prévus sont de 95 543 en 2014 et de 13 942 pour les années subséquentes à 2014.

25. ÉVENTUALITÉS ET ÉVÉNEMENTS POSTÉRIEURS À LA DATE DES ÉTATS FINANCIERS

Passif environnemental
Au cours de l'exercice 2013, l'AMT a fait l'acquisition de deux terrains contaminés ; ces ajouts s'inscrivent dans la réalisation du projet du Train de l'Est. L'AMT a enregistré une variation nette de son passif environnemental de l'ordre de (3 732) en 2013 (3 262 en 2012) pour l'ensemble de ses terrains.

Cette variation porte le passif de l'exercice à 13 197 au 31 décembre 2013 (16 930 en 2012). Ces montants proviennent des estimations de la direction ainsi que de rapports d'évaluation produits par des experts indépendants.

Recours collectif contre l'AMT

Problèmes survenus sur les lignes Vaudreuil-Hudson et Deux-Montagnes en janvier et février 2009

En février 2009, une requête pour autorisation d'exercer un recours collectif a été déposée contre l'AMT. Dans la requête, il a été allégué que l'AMT néglige de respecter les horaires qu'elle publie, accusant ainsi des retards sur les lignes Vaudreuil-Hudson et Deux-Montagnes.

Le 3 septembre 2010, un jugement a été rendu concernant l'autorisation de la requête. En effet, le jugement autorise l'institution d'un recours collectif ; il ne constitue pas un jugement rendu sur le fond. Aussi, la période visée par le recours collectif est de deux mois, soit janvier et février 2009, comparativement aux 22 mois dans la demande initiale. Bien que la Cour ait autorisé le recours, elle a limité les usagers visés aux détenteurs de passes mensuelles ayant utilisé les trains sur les lignes en cause en semaine à l'heure de pointe durant les mois de janvier et février 2009. Sur le plan des dommages, la Cour a autorisé le requérant à réclamer un rabais de 50 % du prix des titres mensuels pour les mois en cause et 100 $ par mois pour troubles et inconvénients. Le montant estimatif réclamé est de 7 500.

Le 27 janvier 2011, le requérant a déposé sa Requête introductive d'instance. L'AMT a déposé sa défense et le requérant a déposé sa réponse. Le procès aura lieu du 3 au 19 novembre 2014.

L'AMT fait également l'objet d'autres poursuites et la direction est d'avis qu'elle a établi des provisions adéquates pour couvrir toutes les pertes éventuelles et les montants non recouvrables des sociétés d'assurance, le cas échéant. Le montant de ces réclamations est de l'ordre de 20 256 (15 758 en 2012) et la direction a enregistré une provision aux livres de 3 535 (2 450 en 2012).

Acquistion de l'emprise ferroviaire du corridor Deux-Montagnes
Le 26 février 2014, l'AMT a procédé à l'acquisition de l'emprise ferroviaire du corridor Deux-Montagnes appartenant à la Compagnie des chemins de fer nationaux du Canada (CN) au coût de 92 000, soit un montant de 97 000 duquel est déduit la contribution de 5 000 du CN aux coûts payés par l'AMT pour la construction de l'étagement de la Jonction de l'Est. Cet investissement est assumé entièrement par l'AMT.

Dans le cadre de cette transaction, l'AMT s'est portée acquéreur de l'emprise, des infrastructures, des voies et autres matériels ferroviaires, des terrains, des surlargeurs et des droits, titres et intérêts dans le tunnel Mont-Royal ainsi que des droits aériens.

26. OPÉRATIONS ENTRE APPARENTÉS

En plus des opérations entre apparentés déjà divulguées dans les états financiers et qui sont comptabilisées à la valeur d'échange, l'AMT est apparentée avec tous les ministères et les fonds spéciaux ainsi qu'avec tous les organismes et entreprises publiques contrôlés directement ou indirectement par le gouvernement du Québec ou soumis, soit à un contrôle conjoint, soit à une influence notable commune de la part du gouvernement du Québec.

L'AMT n'a conclu aucune opération commerciale avec ses apparentés autre que dans le cours normal de ses activités et aux conditions commerciales habituelles. La majorité de ces opérations ne sont pas divulguées distinctement aux états financiers.

27. CHIFFRES COMPARATIFS

Certains chiffres de l'exercice précédent ont été reclassés en fonction de la présentation adoptée pour l'exercice courant.

28. INFORMATIONS SECTORIELLES

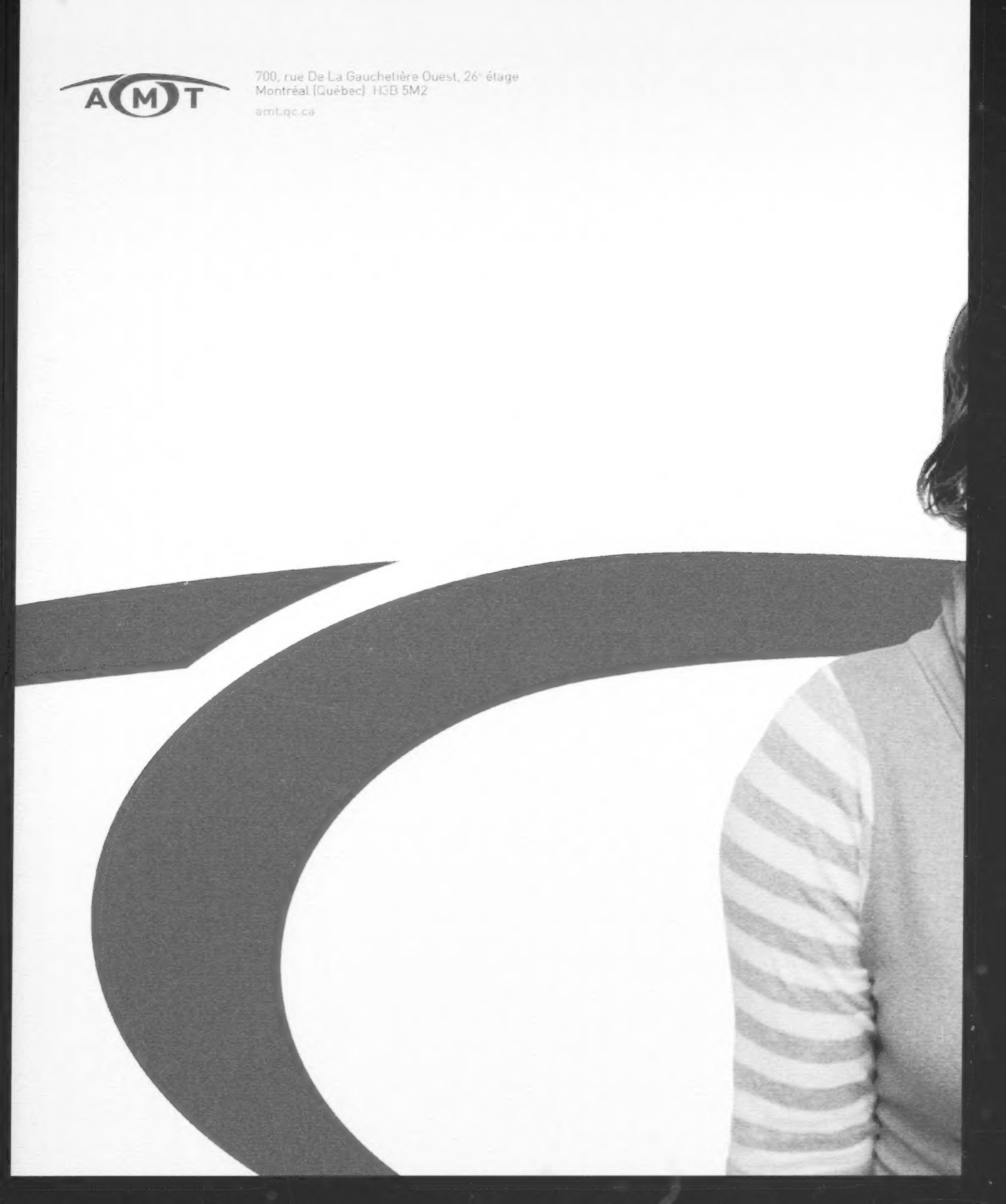
Résultats et solde du Fonds d'exploitation

	2013 Budget	2013 Réel	2012
REVENUS			
Remises gouvernementales			
Droit sur l'immatriculation	58 420	57 217	56 497
Taxe sur l'essence	47 380	50 038	48 849
Revenus des trains de banlieue [note 6]	58 604	57 239	54 302
Contributions municipales aux trains de banlieue [note 6]	60 751	55 813	51 723
Contributions du gouvernement du Québec à la Politique de développement durable	10 308	8 000	10 101
Contributions aux coûts des équipements métropolitains	6 776	6 751	7 088
Contributions du gouvernement du Québec aux mesures d'atténuation	5 240	6 271	5 264
Autres revenus	3 706	7 854	5 183
Recettes des autobus express métropolitains	3 924	3 604	3 595
Revenus commerciaux	3 671	3 287	2 966
Gain sur rachats de placements [note 15]	–	2 025	2 671
Revenus – Coordination métropolitaine	1 803	1 255	196
Contributions municipales aux autobus express métropolitains	338	265	12
	260 921	259 619	248 447
CHARGES			
Trains de banlieue [note 6]	151 878	139 717	129 539
Aide métropolitaine et dépenses afférentes [note 8]	50 240	49 714	49 972
Équipements métropolitains	16 939	17 561	19 078
Aide à l'intégration tarifaire [note 9]	8 224	8 481	8 150
Aide aux tarifs réduit et étudiant des titres de transport TRAM et dépenses afférentes [note 10]	8 191	8 053	7 984
Coordination métropolitaine	12 621	15 501	12 023
Autobus express métropolitains	5 465	4 857	5 012
Mesures d'atténuation	5 240	6 387	5 536
Transport adapté	1 727	1 704	1 762
Frais de gestion de la Société de l'assurance automobile du Québec	1 168	1 144	1 130
Autres dépenses	2 028	888	170
Perte provenant d'une entreprise publique [note 14]	–	617	–
Dévaluation des placements [note 15]	–	18	59
	263 721	254 442	240 415
BÉNÉFICE (DÉFICIT) DE L'EXERCICE	(2 800)	5 177	8 032
SOLDE DU FONDS D'EXPLOITATION AU DÉBUT	12 999	12 999	4 967
SOLDE DU FONDS D'EXPLOITATION À LA FIN	10 199	18 176	12 999

Résultats et solde du Fonds d'immobilisations

	Budget 2013	2013	2012 Retraité (note 3)
REVENUS			
Revenus d'intérêts subventionnés	50 539	55 744	49 379
Virement des subventions reportées (note 19)	63 581	45 591	37 587
Contributions municipales (note 7)	40 998	40 998	39 105
Contributions du gouvernement du Québec aux mesures d'atténuation	28 000	2 446	3 441
Gains de change	–	846	–
Gain sur rachats de placements (note 15)	–	128	89
Autres revenus	350	38	265
	183 468	145 791	129 866
CHARGES			
Amortissement des immobilisations corporelles	76 548	83 928	64 896
Frais d'intérêts sur la dette à long terme	66 555	71 713	63 218
Études de faisabilité	19 000	17 514	31 040
Salaires et frais généraux liés au mandat de développement	16 000	12 796	–
Mesures d'atténuation	28 000	2 772	4 036
Pertes de change	1 000	–	3 388
Autres dépenses	5 000	1 382	5 328
Perte sur la radiation d'immobilisations corporelles et de subventions reportées	–	998	2 644
	212 103	191 103	174 550
DÉFICIT DE L'EXERCICE	(28 635)	(45 312)	(44 684)
SOLDE DU FONDS D'IMMOBILISATIONS DÉJÀ ÉTABLI		127 205	173 191
Redressement : modification de méthode comptable – paiements de transfert (note 3)		(24 272)	(25 574)
SOLDE REDRESSÉ DU FONDS D'IMMOBILISATIONS AU DÉBUT		102 933	147 617
SOLDE DU FONDS D'IMMOBILISATIONS À LA FIN		57 621	102 933

PUBLICATION : Agence métropolitaine de transport
700, rue De La Gauchetière Ouest, 26e étage, Montréal (Québec), H3B 5M2
Téléphone : 514 287-2464 – Télécopieur : 514 287-2460 – amt.qc.ca
DÉPÔT : Bibliothèque nationale, 2014 – ISBN : 978-2-550-70382-2

Imprimé au Québec sur papier XXXXX

700, rue De La Gauchetière Ouest, 26e étage
Montréal (Québec) H3B 5M2
amt.qc.ca